

JEAN FAVIER

MARILE DESCOPERIRI

de la Alexandru Macedon
la Magellan



Editura Artemis



MARILE DESCOPERIRI

de la Alexandru Macedon la Magellan

EDITURA ARTEMIS

Piața Presei Libere nr. 1, corp B. 1, CP. 120,

tel./fax: 2226661, cod 71341, București

JEAN FAVIER

Membru al Institutului Franței

MARILE DESCOPERIRI

de la Alexandru Macedon la Magellan

Traducere

de

Sanda Mihăescu-Cîrsteanu,

Rodica-Maria Valter și Radu Valter

EDITURA



ARTEMIS

Redactor: Antonia Kacsó
Coperta: Daniel Nicolescu

Coperta I: Salvador Dalí: *Descoperirea Americii de către Columb*

JEAN FAVIER
LES GRANDES DÉCOUVERTES d'Alexandre à Magellan
Copyright © Editions Fayard, 1991

**Toate drepturile asupra acestei ediții în limba română aparțin
Editurii Artemis**

ISBN: 973-566-079-2

CUPRINS

PARTEA ÎNTÂI LA ORIGINILE AVENTURII

I IMPERIILE	17
Orientul	17
Grecia	24
Cartagina	30
Roma	32

II GLOBUL ȘI CONTINENTUL	39
Măsurarea timpului	39
Înălțimea astrelor	41
Călători și geografi	43
Sfera	46
Pământul ieșit din ape	49
Reprezentarea spațiului	54
Descrierea lumii	58

III POPOARE ÎN MIȘCARE	62
Marile migrații	62
Barbarii stabiliți	66

Un nou echilibru	72
Cucerirea arabă	74
Europa Carolingienilor	75
Drumurile Atlanticului de Nord	78

PARTEA A DOUA

FORȚELE PROFUNDE

IV CĂILE CREDINȚEI	87
Extinderea lumii creștine	87
Pelerinaje	92
Drumurile de pelerinaj	98
Cruciada	105

V ÎMPRUMUTURILE EUROPEI	112
Amintiri	112
Monahismul	115
Arta religioasă	118
Arta militară	121
Traducerile	123

VI DRUMURILE ASIEI	125
Mongolii	125
Misionarii	129
Drumurile mătăsii și drumurile credinței	137
Marco Polo	142
Cunoașterea Orientului	144

VII PĂRINTELE IOAN	147
Ocreștinătate de dincolo	147
Mirajele	152
Biserica Chinei	158

VIII AURUL	163
Metale pentru o monedă	163
Argintul	164
Aurul	170
Creșterea economică și sărăcia monetară	174
Primele remedii	178

PARTEA A TREIA

MIJLOACELE

IX MOȘTENIRI ȘI RECONSIDERĂRI	185
O lume moștenită	185
Minunile lui Pliniu	186
Atlantida	189
Cultura creștină	192
Reconsiderări	197
Vremea savanților	198
Observații	204
X SPAȚIUL REPREZENTAT	215
Etape de-a lungul drumurilor	215
Mapamondul scolasticilor	219
Portulanul	224
Hărțile utile	230
XI NAVELE	234
Galera	234
Vela și cârma	238
Tonajele	241
Marea corabie cu pânze	248
Caravela	250

XII MAREA ȘI MARINARI	253
Oamenii	253
Armatorul	254
Căpitanul	255
Marinarul	257
Negustori și patroni	261
Vânturi și curenți	263
A naviga	268

XIII CAPITALURILE	273
Costuri	274
Asociații	279
Principele și Republica	282

PARTEA A PATRA

DESCOPERIREA LUMII

XIV CĂILE AURULUI	291
Căile Sudanului	291
Caravanele lui ibn-Batuta	295
Speranțe în Marea Roșie	304
Abordări ale Etiopiei	306
Regele regilor	310

XV COASTA AFRICII	314
Vremea genovezilor	314
Francezii în Canare	318
Vremea portughezilor	322
Italianii infantelui	325
Un imperiu colonial	330
Către „trecere“	336

XVI CRISTOFOR COLUMB	339
Un genovez	339
Nașterea unei certitudini	343
Refuzuri	348
A naviga pentru credință	352
Capitulațiile de la Sante Fé	355
Trei nave	358
Don Cristobal	360
 XVII 1492	 362
Canarele	362
Iarba și păsările de mare	363
Calcule și spaime	369
Pământ !	370
„Indienii“	371
Cuba	373
Santo Domingo	376
Natividad	380
Spania și Portugalia	384
Concluzii	386
 XVIII AMERICA CEA DE NEGĂSIT	 389
Indiile Spaniei	389
A doua călătorie	390
Vreme decepțiilor	395
A treia călătorie	399
Concurențe: de la Cabral la Vespucci	402
Cădereă lui Columb	405
A patra călătorie	407

XIX ÎNCONJURUL LUMII	411
Drumul estului: Vasco da Gama	411
Indiile Portugaliei	417
Magellan	423
Drumul Pacificului	427
Trist succes	430
Înconjurul lumii	433
CRONOLOGIE	435
TEXTE PUBLICATE ȘI BIBLIOGRAFIE	443
INDEX	451

Mișcarea e în firea omului. Lumea de dincolo nu este numai acel ceva spre care tinde destinul omului, ci și acel ceva asupra căruia el se întreabă în viața de zi cu zi. Este lumea de dincolo de dealuri pentru țăran, lumea de dincolo de orizont pentru marinar. Setea de cunoaștere îl determină pe om să inventeze, apoi să se deplaseze.

Dincolo, lucrurile nu pot să meargă decât mai bine. Trecând de acest orizont în care este închis domeniul certitudinilor și care îl deschide pe cel al imaginarului, cum să nu descoperim tărâmul primăverii veșnice, al pășunilor verzi, al pământurilor roditoare, al fructelor de aur? În termenii economiei domestice, cum să nu sperăm, de la Occidentul necunoscut ca și de la ținutul de dincolo de ecuator, la piperul ieftin și la belșugul de aur? Oare „celelalte oi, care nu sunt din stâna aceasta“, pe care le vestește Scriptura, nu s-ar afla la capătul unei călătorii? De ce să ne mulțumim cu mediocritatea spațiilor cunoscute?

Cel care descoperă este cel căruia îi zâmbește norocul. Acest mod de a vedea lucrurile ține de filosofia cotidiană, care, pusă în aplicare de istorie, își are uneori partea sa în intuiție, dacă nu chiar în geniu. Astfel se impun câteva imagini, cea a lui Arhimede strigând „Evrika!“, cea a marinarului lui Columb strigând „Pământ!“ . De aceea suntem înclinați să privilegiem clipa succesului și poate a hazardului pe lungul drum al căutărilor și al tatonărilor.

Descoperirea, totuși, se înscrie într-o dinamică cu rădăcini adânci. Rod al hazardului pur, ea nu este decât arareori fecundă. Pentru a-și afla locul printre progresele pe care le înregistrează istoria, ea trebuie să răspundă unei nevoi, iar aceasta nu s-ar putea defini decât într-o conjunctură politică, economică și, ceea ce se uită prea adeseori, intelectuală.

Ea se bazează pe mijloace care sunt, în primul rând, de ordin financiar, dar din care nu poate fi uitată experiența acumulată, cea a generațiilor, ca și cea a individului care caută și care găsește: o experiență alcătuită atât din eșecuri și drumuri greșite, cât și din certitudini verificate și progrese ireversibile. Cu alte cuvinte, șansa descoperirii o însoțește pe aceasta cu un cortegiu de idei

dobândite și de iluzii. Activul moștenirii nu apare decât în ceasul în care descoperirea realizată dă dreptate ipotezelor.

Titlul acestei cărți trebuie luat în sensul avut în manualele din care, copii fiind, învățăm primele noțiuni de istorie. Știm în ce constă partea lui de relativitate: sunt „marile descoperiri” ale lumii făcute de către Europa. Nici Asia, nici Africa, nici America nu i-au așteptat pentru a exista pe navigatorii europeni. Aceasta înseamnă că un asemenea titlu nu conține nici o judecată de valoare asupra exploatării ulterioare a continentelor și nici asupra descoperirilor științei în secolele următoare.

Dacă am fi început povestirea cu aventura încununată de succes a unor Columb, da Gama și Magellan, ar fi însemnat să i se dea descoperitorului unei insule, unui promontoriu sau unei trecători un rol excesiv în raport cu tradiția care l-a condus la acea descoperire. Ceea ce, de pe vremea primei noastre culturi istorice, numeam „marile descoperiri” este rezultatul câtorva milenii de dorință de spațiu și de întrebări despre planetă și despre pământurile ei ieșite din ape. Dar ar fi fost la fel de nedrept să li se refuze acestor aventurieri, care au înfăptuit în cele din urmă periplul în jurul globului, beneficiul unei acumulări progresive a observației istorice. Pe măsură ce se apropie momentul care va părea mai târziu decisiv, inițiativa unui om sau a unui grup, a unui prinț sau a unui marinar atârână mai greu în balanță.

Conținutul acestei cărți vrea așadar să dea descoperirii adevăratele ei dimensiuni. Este în același timp istoria unei construcții intelectuale mai mult decât milenare, cea a unei conjuncturi seculare și cea a unei îndrăzneli de câțiva ani. Vechiul Orient și Grecia au contribuit la una, Europa Occidentală la alta, iar îndrăzneala aparține câtorva oameni. Logica lui Aristotel se află la un capăt,oul lui Columb la celălalt.

Nevoia care poartă în germene descoperirile spațiale este o nevoie vitală a omului. La început se caută trasee propice creșterii vitelor, pământuri pentru cultură. Apoi, când vine vremea schimburilor comerciale, sunt identificate drumuri, sunt plasate stabilimente de comerț, sunt organizate centre care devin tot atâtea piețe. Înmulțirea relațiilor economice duce la necesitatea unor metale prețioase care să devină totodată etalonul valorilor și mijlocul de plată.

Mai există încă o nevoie, cea a unei înțelegeri a lumii. Științifică sau nu, interesată sau nu, curiozitatea îi îndeamnă pe oameni să înfrunte necunoscutul, să îndure căldurile tropicului și ale ecuatorului, să caute hotarele Africii, să urmărească niște comunități creștine din ținuturi îndepărtate, să se încumete pe ocean. Curiozitatea cosmografilor și cea a navigatorilor se combină cu căutarea unui drum direct spre mirodeniile Indiei sau spre aurul Sudanului.

Pe parcurs, au trebuit biruite câteva constrângeri materiale. Ultima și cea mai repede depășită este cea a finanțării. Contrar unei lungi evoluții a tehnicilor – și a adoptării progresive de către unii a cutărei sau cutărei

perfecționări introduse de alții –, vin în Occidentul european, pe vremea când se înalță marile catedrale care sunt și ele o victorie asupra spațiului, acele echipamente datorită cărora oamenii vor putea să se angajeze în aventuri la mari distanțe și pe termen lung: busola pe pivot, cârma pe etambou, greementul diferențial, măsurarea precisă a pozițiilor și cea a distanțelor, cartografia cu două dimensiuni. Să nu uităm o anumită înțelegere a sistemelor de vânturi și curenți marini, fără de care nimeni n-ar stăpâni drumurile pe apă, cea a drumului de dus, care nu ridică probleme la pornire, cea a drumului de întors, care stârnește mai multe spaime decât certitudini.

Toți cei asemenea lui Columb, da Gama și Magellan sunt în această privință debitorii marinarilor chinezi și nordici, cartografilor greci și arabi, copiatorilor alexandrini ai Antichității Târzii și parizienilor din Evul Mediu. Și nu în mai mică măsură zvonurilor adunate de prin porturi, alcătuite din observații confirmate și palavre colportate. Cultura descoperitorului provine de la poligraful care recopiază hărți, ca și de la bătrânul marinar care povestește.

Pentru că gustul aventurii se combină cu căutarea profitului, iluziile alimentează proiectele și consolidează îndrăznelile. Există aurul care crește ca morcovii și care se culege la răsăritul soarelui. Există Părintele Ioan și îndepărtatul său regat creștin, pe care nu știm unde să-l situăm, dar despre care suntem siguri că ne va oferi alianța pentru înfrângerea Islamului. Există India, fabuloasa Indie, care este plasată atât în Africa, cât și în Asia, astfel încât nu va fi de mirare dacă o vom găsi dincolo de Atlantic: lumea modernă va avea astfel „Indiile”. În acest sfârșit de Ev Mediu, deja capabil să elaboreze o cosmografie avansată, dar convins încă de minunile pe care le-a moștenit de la Pliniu cel Bătrân și Isidor din Sevilla, „insulele” care urmau să fie descoperite țin atât de vechiul mit al Atlantidei cât și de speculațiile geografice.

Trei puncte de vedere se conjugă deci, conducând la trei întrebări fundamentale. De ce pământurile ieșite din ape – pământurile unde s-ar putea răspândi *Evanghelia* – s-ar reduce numai la pământurile cunoscute, la acele pământuri care, se vede bine, încă din Antichitate, nu ocupă decât un sfert din sfera pământească? De ce nu s-ar putea ocoli Africa? De ce nu s-ar putea traversa oceanul?

Nevoile sunt acelea ale unei societăți europene care a atins granițele expansiunii sale. Problemele sunt cele pe care și le pun câțiva oameni, cârmuitori, negustori sau marinari. De la Alexandru Macedon la Magellan, curiozitatea, aviditatea și îndrăzneala unui om sunt cele care conduc într-o zi acțiunea pe care o reclamă nevoia profundă a tuturor. Ar părea necesar să se întârzie puțin asupra personalității acelor pe care căutări diferite îi duc pe drumul necunoscutului, cel de la Capul Bojador, unde se vede marea clocotind, cel al Etiopiei creștine, de unde creștinii nu se mai întorc, cel al „trecătorii” spre est sau spre vest, al cărei premiu va fi o uimitoare strategie marină și un șir nesfârșit de suferințe.

Ce știu acești oameni? Ce pot ei să gândească și să spună când trebuie să-i convingă pe prinți, pe savanți și pe oamenii de finanțe? Cum reacționează ei cand drumul este tulburat de o busolă pe care o dezorientează declinația magnetică sau de o observație astrală pe care o denaturează ruliul? Ce moștenire poartă cu ei? Care sunt certitudinile care, pe drept sau pe nedrept, îi întăresc în hotărârea lor?

Vom găsi în această carte tot soiul de oameni iubitori de călătorii, de la infantele Henric Navigatorul, care călătorește atât de puțin, până la neguțătorul Usodimar, care fuge de creditorii săi, de la învățatul ibn-Batuta, care face pe ambasadorul, dar mai cu seamă își satisface setea pentru lumea care poate fi vizitată, până la visătorul Gadifer de la Salle, care interpretează pentru el însuși personajul unui roman cavaleresc. Deschisă prin marile mișcări de popoare care au modelat Europa, istoria se încheie prin profilurile contrastante ale fiului de țesător genovez care descoperă America fără s-o știe, ale boiernașului portughez care moare în timpul descoperirii sale, ale sclavului malaiez și corsarului spaniol care, unul din Malacca și celălalt din Sevilla, vor fi primii care vor reuși să navigheze în jurul globului și vor realiza astfel unul dintre cele mai vechi visuri ale omului.

Le Péage, 31 decembrie 1990

Contraamiralul François Bellec și colegul meu Jean-Claude Hocquet au avut amabilitatea să-mi împărtășească cercetări care sunt în curs. Le mulțumesc din tot sufletul.

În opțiunile pe care a trebuit să le fac pentru a denumi țările, insulele și orașele cărora veacurile și uzanțele naționale le-au dat nume diferite, am vrut în primul rând să evit confuziile. Îl rog pe cititor să creadă că aceste alegeri n-au nici o semnificație politică în ceea ce privește lumea contemporană.

Toate textele citate sunt extrase din lucrări menționate în prima parte a bibliografiei. Traducerea anumitor pasaje a fost revăzută.

PARTEA ÎNTÂI

La originile aventurii

Imperiile

Oricât de departe ar ajunge privirea istoricului, popoarele par deja preocupate să intre în relații cu lumi străine, să organizeze dincolo de așezările lor fixe adevărate drumuri economice, să caute în afara căilor nomadismului lor obișnuit noi trasee și noi climate. În mileniul al IV-lea, Egiptul unificat prin luarea în stăpânire a Nordului de către Sud își procură aur și lapislazuli din Iran. În mileniul al III-lea, cuprul anatolian alimentează artizanatele din tot Orientul Apropiat, primii faraoni din Memfis își aduc din Somalia tămâia și Sargon I îi supune pe vecinii Babiloniei pentru a-și asigura aprovizionarea prin controlul drumurilor care unesc Mesopotamia de Jos cu Iranul, cu Arabia, ba chiar cu India.

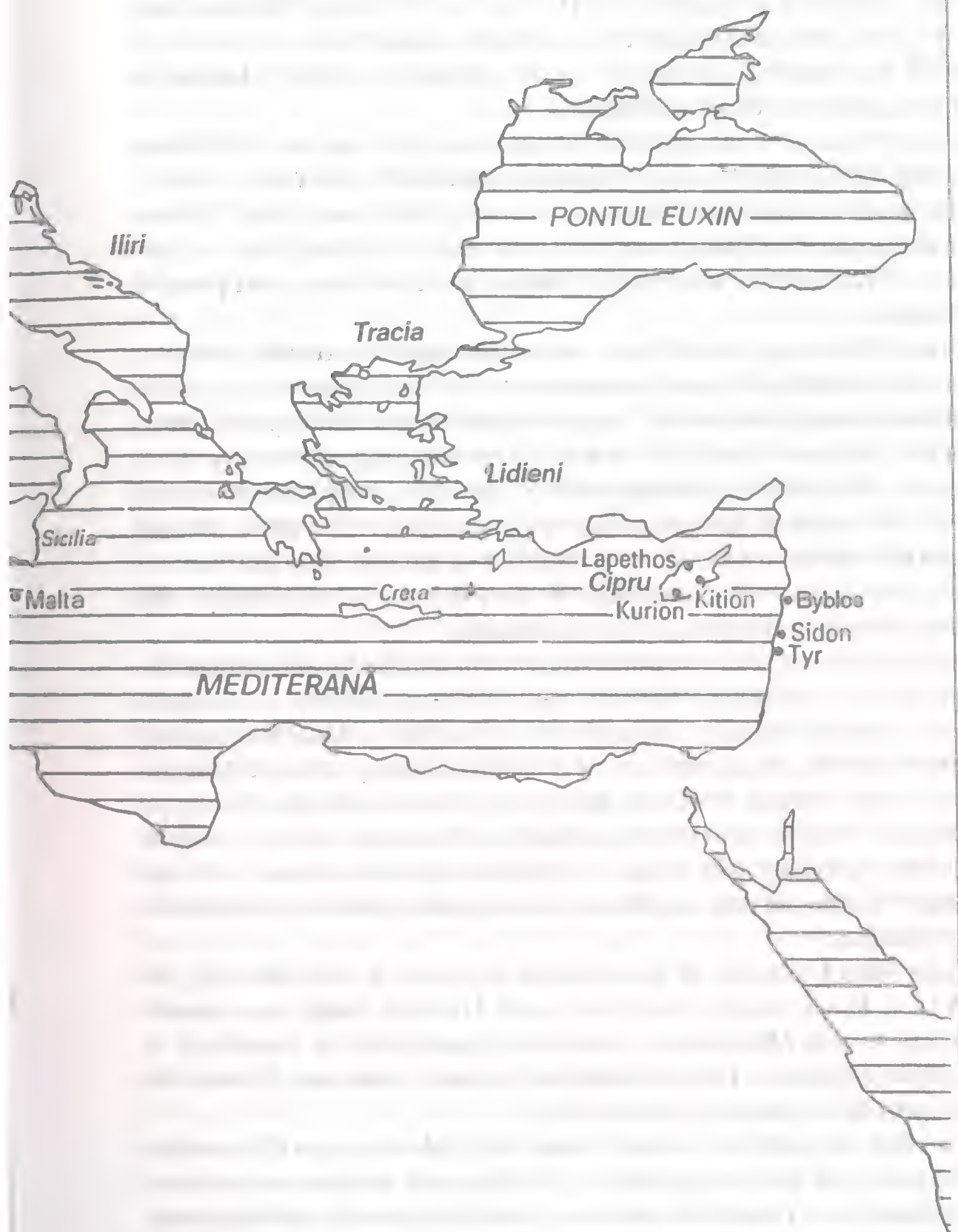
Nimeni nu ne spune cu adevărat ideea pe care acești primi artizani ai expansiunii și-o fac despre popoarele și țările ce urmau a fi descoperite. Mișcările sunt lente, iar direcțiile aproximative. Produsele marelui trafic sunt în schimb bine definite, și nașterea unei civilizații a bronzului îmbogățește harta resurselor naturale. Căile maritime și rutele caravanelor se îndreaptă cu precizie spre cupru și cositor, ca și spre aur și argint. Se știe unde sunt bogățiile care pot fi exploatate și e cântărită de la primul contact bogăția cetăților și statelor.

ORIENTUL

Nu era nevoie de mai mult pentru a îndemna la migrație popoarele sărace. Încă de la sfârșitul epocii vechi a bronzului (sfârșitul mileniului al III-lea), nomazii amoriți străbat Deșertul Siriei spre bogatele șesuri ale Mesopotamiei. În epoca mijlocie a bronzului, aceiași amoriți pun mâna pe Mesopotamia de Sus. Ocupând orașul-stat Mari (1798), ei obțin controlul comerțului cu țările riverane Mediteranei. În acest timp, egiptenii supun Nubia și sunt prezenți în Siria, chiar atunci când sirienii creează stabilimente comerciale în Cipru și în Creta. Un popor întrucâtva eterogen, venit din Palestina, ajunge la Delta Nilului și se instalează acolo ca învingător datorită superiorității armatei sale de călăreți; aceștia vor fi în Egipt dinastiile regale a XV-a și a XVI-a (1720–1567), cele ale hicsoșilor, adică ale străinilor.

Principalele aşezări feniciene





Se constituie imperii. Amoritul care domnește la Babilon, Hammurabi (1792–1750), își întinde efemera sa dominație asupra tuturor țărilor Tigrului și Eufratului. Câțiva ani mai târziu, asirienii din Mesopotamia de Sus vor fi cei care preiau conducerea. Veniți din Cappadocia, hitiții, care sunt un popor indo-european, formează în secolele al XIV-lea și al XIII-lea un imperiu care înglobează Anatolia, ajunge la Marea Egee la Smirna, atinge Siria. La începutul secolului al XII-lea, populații venite din insule, „popoarele mării“, domină la rândul lor Siria, Anatolia, ba chiar Egiptul.

Zone economice se conturează în Mediterana. Din secolul al XVI-lea până în secolul al XIV-lea e perioada dominației cretane în Mediterana Centrală. Se vorbește de perioada minoică. Ștafeta e preluată, până în secolul al XII-lea, de Micene. Subliniată de o strălucire artistică care adoptă și îmbogățește moștenirea minoică a Cretei, influența orașului Micene se întinde spre vest până în Italia Meridională.

Din cauză că distingem mai bine contururile generale decât anecdota, această istorie pare făcută din voințe expansioniste mai mult decât din veritabile mișcări. În decursul secolelor unii își largesc teritoriile, pun mâna pe drumuri, mine sau porturi, și le pierd într-o zi sau alta. Cu apariția popoarelor din epoca fierului, se naște, dimpotrivă, o mișcare de fond, cea care, începând din secolul al XII-lea, tulbură Orientul Apropiat. Aceste popoare indo-europene, pe care le caracterizează o uimitoare stăpânire a unui fier cu carbon, deja aproape de oțel, nu sunt alcătuite, ca majoritatea celor pe care le-am citat mai înainte, din oameni care se extind, ci din oameni care se mișcă.

Să notăm imediat că atunci se pun în mișcare în toate sensurile populațiile din Asia. Spre același mileniu al XII-lea, când în Europa Occidentală vârsta magdaleniană se apropie de sfârșit cu picturile rupestre de la Altamira, asiaticii veniți din Siberia străbat întinderile reci ale Alaskăi și ajung pe câmpiile bogate în vânat a ceea ce va fi inima Americii. Au trecut oare Strâmtoarea Bering pe plute improvizate? N-au profitat mai degrabă de un istm rămas uscat, în amplasamentul Strâmătorii Bering, prin scăderea nivelului mării ca urmare a ultimei mari glaciațiuni? Urme ale acestei prime civilizații americane le găsim astăzi până în New Mexico.

Venit din Asia Centrală, un prim val de migratori a ajuns în Iran prin secolul al XVI-lea. El s-a pierdut încetul cu încetul. Un altul ajunge, patru secole mai târziu, pe țărmurile Mediteranei: îi vedem pe năvălitori în Asia Mică, în Siria, la granițele Egiptului. Unii se stabilesc definitiv, cum sunt filistenii în Palestina. Egiptul se restrânge în hotarele lui.

Un al treilea val, în sfârșit, mătură toate țărilor Mediteranei Orientale și aceasta se traduce prin populări durabile. Instalați mult timp pe malul drept al Dunării, dorienii pradă Grecia miceniană mai înainte de a se fixa în Pelopones. Astfel izgoniți, aheii se vor stabili la rândul lor în Atica, în Asia Mică, în insule.

Lupta dintre Atena și Sparta nu va fi decât un episod al antagonismului dintre vechii greci, aheii, și noii ocupanți, dorienii. După aceea, și până în secolul al VIII-lea, expansiunea doriană se întinde în insule până în Rodos și Creta, pe țărmurile Mării Negre până în Crimeea și spre vest până la Tarent în Italia și Agrigento în Sicilia.

În urma dorienilor, alți năvălitori ocupă poziție. Cei care vor fi denumiți de acum înainte macedoneni pot fi identificați cel mai ușor. Cât despre traci, ei ajung la Adriatica, înainte de a fi înlăturați de iliri și de a se fixa în asprii munți care mărginesc la vest Marea Neagră.

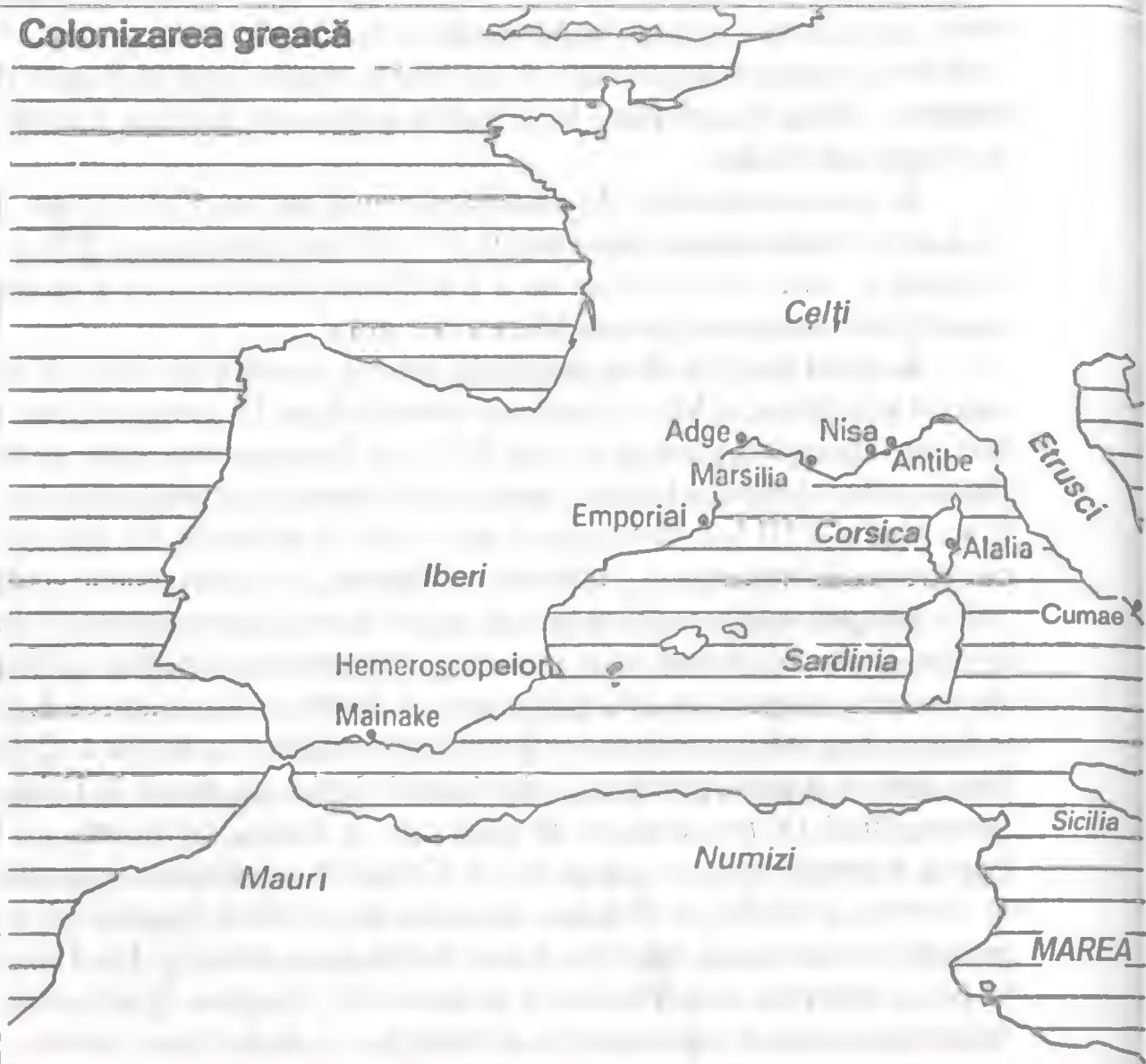
În acest timp, în Asia, populații semite, arameenii, încep să ajungă, prin secolul al XII-lea, în Mesopotamia și chiar în Siria. Ei continuă să se stabilească, în triburi succesive, până în secolul al VI-lea. Cuceresc Palestina. În pofida ostilității evreilor, deja bine implantați acolo, și în pofida regresului puterii lor politice în secolul al VIII-lea, civilizația arameenilor și influența lor comercială își vor păstra o reală importanță. Limba lor, cu timpul, va înlocui practic vechea ebraică.

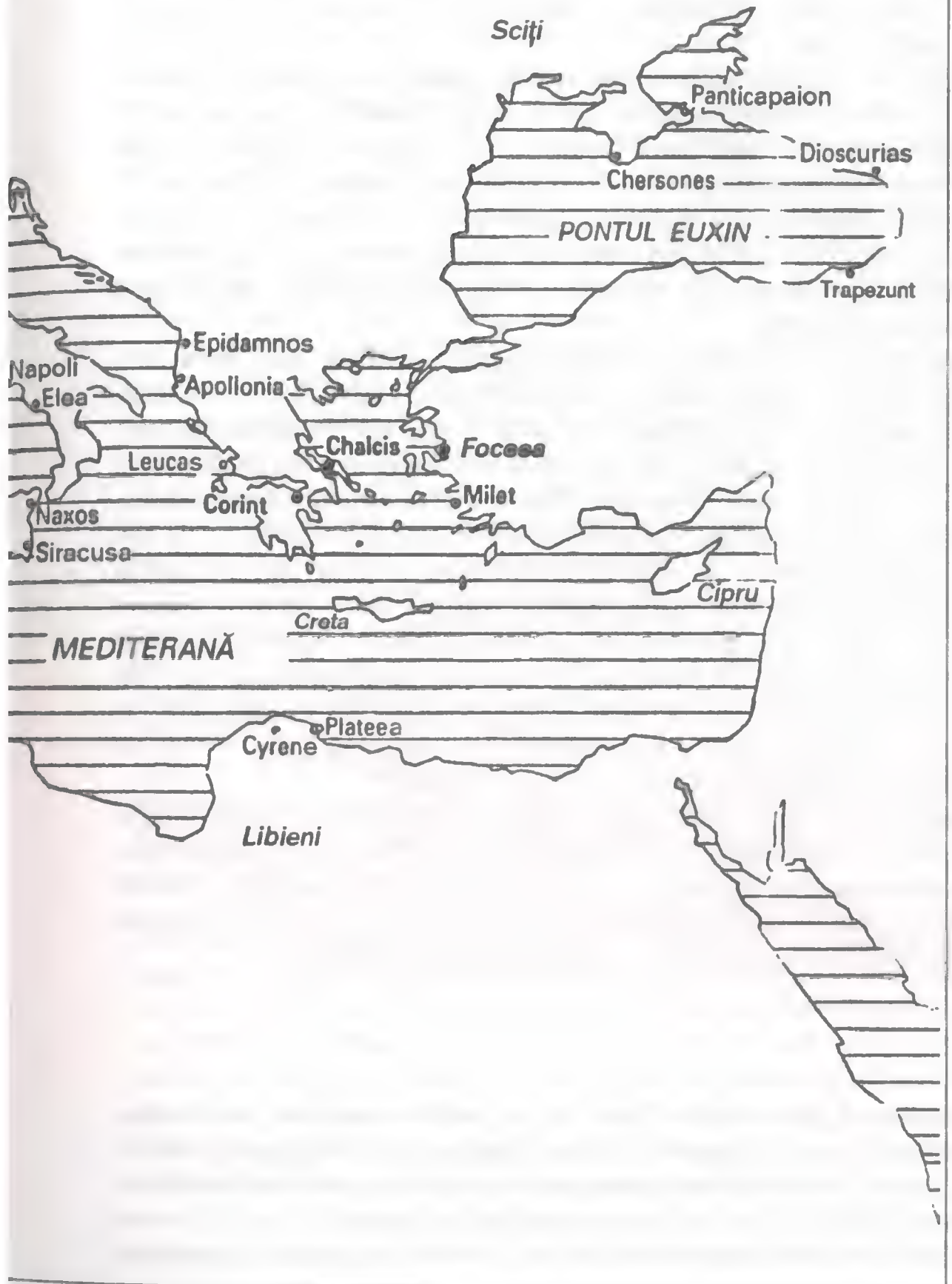
Cât privește cetățile feniciene de pe litoralul mediteranean, populate de semiți, ele încep să exploreze marea și să întemeieze primele colonii a ceea ce va deveni un imperiu maritim și comercial. Byblosul are relații cu Egiptul, Tyrul și Sidonul cu Africa de Nord și Sicilia. Spre sfârșitul celui de-al II-lea mileniu, fenicienii au și ajuns poate la Gades (astăzi Cádiz), pe ocean, la Utica în Tunisia. În secolul al IX-lea, îi găsim în mod cert în Cipru, iar flotele lor brăzdează Egeea. Întemeiază Cartagina pe la 814. Coloniile se înmulțesc în secolul al VII-lea în Sardinia și Sicilia, în Baleare, pe coastele Africii și Spaniei până la primele porturi ale litoralului atlantic. Au un stabiliment comercial la Tanger, un altul în Ibiza. Intervin în exploatarea minelor din Toscana. Întemeiază, prin anul 600, stabilimentul comercial de la Marsilia. Li se atribuie succese care țin de legendă: un fenician ar fi făcut, tot prin acest an 600, ocolul Africii.

Ceea ce este adevărat, e că și-au făurit un imperiu comercial și că și-au răspândit, cu această ocazie, religia și au propagat suportul original al culturii lor: scrierea alfabetică. Cu cele douăzeci și două de semne principale, alfabetul fenician, derivat dintr-o scriere arhaică pusă la punct prin zona Byblos, este difuzat, începând cu secolul al X-lea, în tot bazinul mediteranean de către neguțătorii din Tyr și din Sidon, iar apoi de cei din Cipru și din Cartagina. Alfabetul grec îi va datora mult.

Timpul năvălirilor a trecut, acum e cel al cuceririlor organizate. Voința politică precumpănește la construirea imperiilor. Pe la mijlocul secolului al X-lea, asirienii regelui Așur-dan II își extind dominația pornind din valea Tigrului Mijlociu. Două secole mai târziu, pe vremea lui Sargon II (722–705), imperiul se întinde în toată țara celor două fluvii, ajunge la Taurus în Anatolia, cuprinde țările mediteraneene ale Siriei, Libanului și Palestinei, anexează valea Nilului până la prima cataractă și supune țările arabe din Golf până la Marea Roșie.

Colonizarea greacă





Assur Ban Apli – Assurbanipal – distruge Teba, în Egipt. Imperiul se va dezmembra în secolul următor, din pricina unui gigantism devenit incontrollabil, dar și sub loviturile date de noi ambiții: un popor arian din Iranul Septentrional, cel al mezilor, scutură jugul asirian și încearcă să preia succesiunea, cel puțin în nordul Mesopotamiei. La mijlocul secolului al VI-lea, perșii lui Cyrus cel Mare îi împacă pe toți.

Timp de cel puțin două secole, acest popor arian ocupă bazinul Lacului Rezâiyeh, la jumătatea drumului dintre Tigru Superior și Marea Caspică. În 659, capul familiei Ahemenizilor, Cyrus, devine rege. Învingător al mezilor (550), el ocupă Mesopotamia, apoi Anatolia și Siria. Fiul său, Cambise, pune stăpânire pe Egipt (525). După ce și-a asigurat o putere la început incertă, vărul lor Darius I (rege din 522 până în 486) extinde Imperiul persan până la malurile fluviului Ind și supune, dincolo de Marea Neagră și de strâmțurile ei, țara sciților și pe cea a tracilor.

Pentru a scăpa de dominația doriană, grecii ionieni se stabiliseră de o jumătate de mileniu în Asia Mică. În timp ce Darius se războiește pe Dunărea de Jos, ei se ridică împotriva perșilor. Se bucură de sprijinul atenienilor, foarte încântați de această primă ocazie care le e dată de a interveni dincolo de Marea Egee (499). La Maraton (490), oastea lui Darius se pleacă în fața celei a atenienilor. Egiptul se agită, apoi Mesopotamia. Fiul lui Darius, Xerxe (rege din 486 până în 465), duce în zadar un nou război împotriva grecilor, pe care aceștia îl numesc al doilea Război medic. În ciuda efemerului succes pe care îl reprezintă jefuirea Atenei, el își pierde flota și armatele (Salamina, 480; Plateea și Capul Mycale, 479). Imperiul ahemenid se repliază atunci spre Asia, de unde va constitui o formidabilă amenințare împotriva ambițiilor grecești până la revoltele interne de la sfârșitul secolului al V-lea și din secolul al IV-lea, de care vor profita Filip al Macedoniei și fiul său Alexandru.

Pentru prima oară, o dată cu imperiul lui Darius, spațiul este stăpânit la o asemenea scară. E întocmită o hartă administrativă. Birocrația conduce țara. Fiscul este administrat cu rigurozitate. Este impusă o anumită unitate monetară. E concepută o politică economică incluzând mari lucrări – lucrări de irigație, un canal de la Nil la Marea Roșie – și axe maritime privilegiate.

GRECIA

Expansiunea grecească însă este după modelul cetăților care se preschimbă în metropole de imperiu, alcătuite mai mult din legături decât din spațiul stăpânit. Trebuie să mai reamintim că legătura nu este niciodată cea de dominație politică: coloniile sunt independente, iar ceea ce le unește sunt atât interesul, cât și amintirea originii lor. În anii 775–675, orașele grecești mai

văd în coloniile lor centre de populare, de exploatare a resurselor agricole sau miniere și noduri ale sistemului lor de relații comerciale. Dar deja spațiul este fragmentat. De-a lungul coastei Siciliei, botezată Grecia Mare, Corintul întemeiază Siracusa, Megara întemeiază orașele Selinus și Megara Hyblaea, iar Chalcisul întemeiază colonia Naxos. Cu toate că pământul este cel colonizat, imperiile sunt pe mare, formate din căi maritime și porturi privilegiate. Și fiindcă imperiul imaterial întrece în importanță imperiul material, nimic nu stăvilește ambițiile.

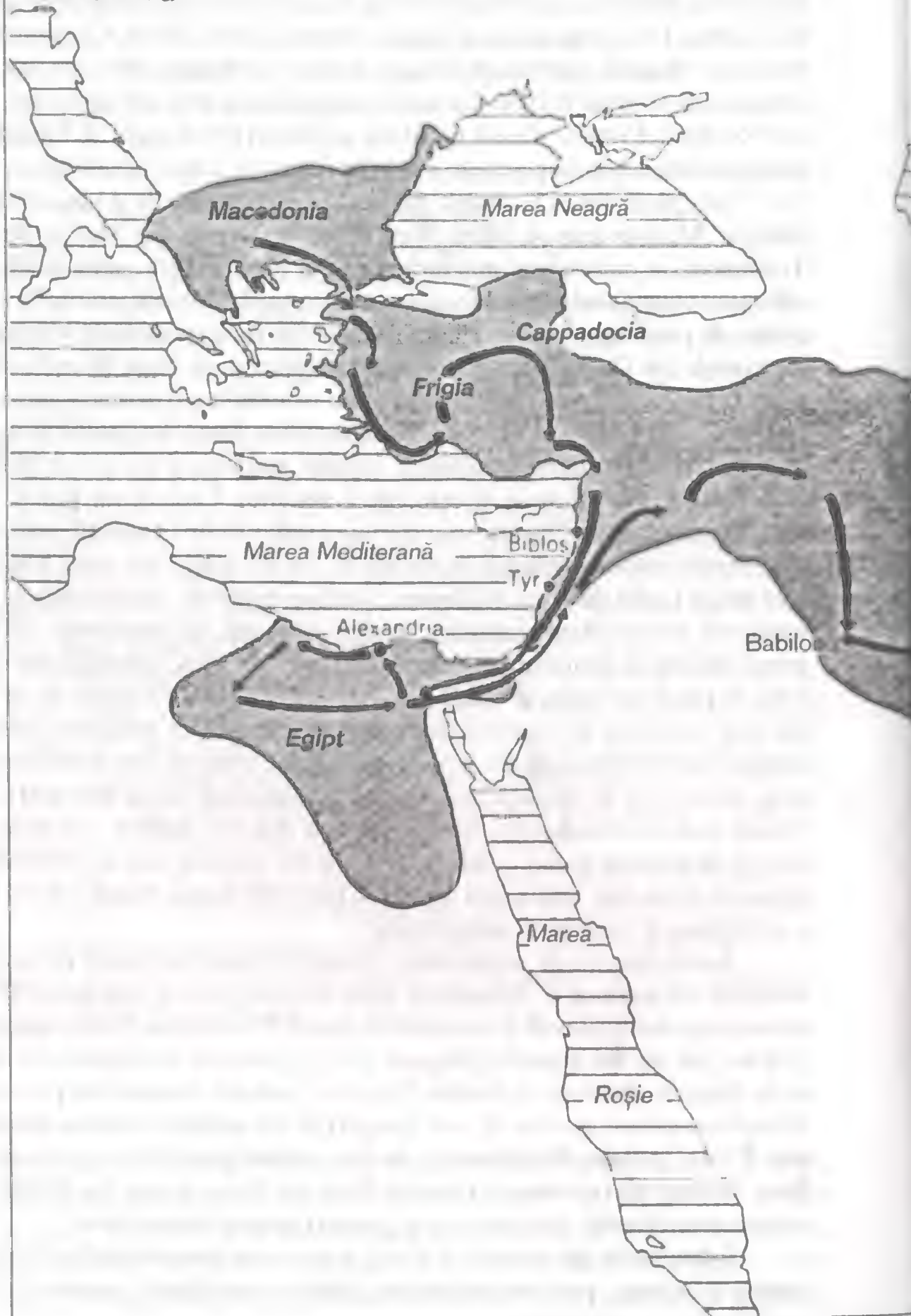
Începând din 675, orașele grecești se răspândesc de-a lungul tuturor țărmurilor Mediteranei și Mării Negre, de la Tanais, pe Marea de Azov, și Trapezunt, în punctul cel mai îndepărtat al Mării Negre, până la Mainake, pe viitoarea coastă andaluză. Fiecare oraș continuă să creeze coloniile care-i sunt cerute de propriul său comerț, dar orașele din Asia rivalizează acum cu vechile metropole ale Greciei din Europa, constituind și ele zone de influență. După pilda Corintului, care colonizează coasta orientală a Adriaticii, iată că Focea din Asia Mică fondează Marsilia, Nisa, Antibes (fostă Antipolis) și Agde (fostă Agatha), iar Miletul își înmulțește orașele întemeiate pe malul Mării Negre.

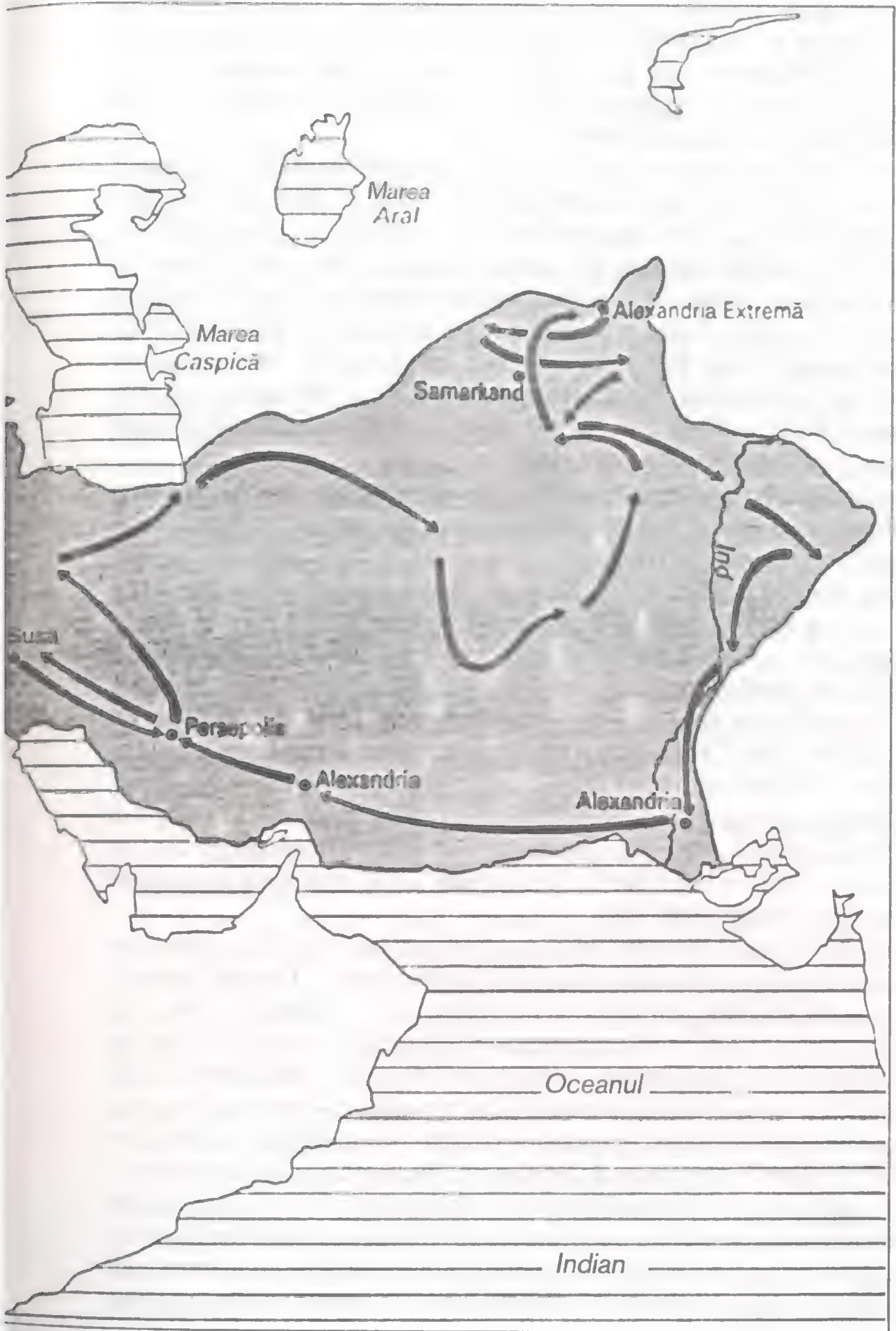
Întemeietorul nu ia, firește, locul nimănui. Ceea ce fac grecii, nu făcuse nimeni mai înainte. Colonizarea trebuia așadar să fie în esență pașnică. Faptul că arareori coloniștii pleacă împreună cu familia și își iau adesea soții localnice este un alt factor de bună înțelegere. Sunt perceptibile totuși tensiuni, deoarece locuitorii din imediata vecinătate se simt dominați, iar popoarele din interiorul zonei înțeleg să limiteze extinderile coloniei. În plus, coloniile nu întârzie să intre în jocul periculos al alianțelor locale. De fapt, totul depinde de temperamentul vecinilor, tracii fiind mai fermi decât galii în privința rezistenței lor armate față de pătrunderea grecească. Aceste tensiuni duc la înfruntări localizate, dar ele nu împiedică majoritatea populațiilor de pe litoraluri – cele ale Galiei, cele ale Peninsulei Iberice sau cele din țara sciților – să se acomodeze destul de bine cu acești comercianți care nu râvnesc nici la pământul, nici la pășunile lor și care realizează schimbul între producția locală – grâu, fier, lemn – și produsele unor lumi îndepărtate.

Acest nou tip de expansiune răstoarnă însăși noțiunea de arie politică. Relațiile economice și influențele între civilizații devin mai importante decât dominația instituțională și ocupația militară. Dar mai cu seamă, imperialismul își bate joc aici de distanțe. Megara este la Cherson în Crimeea la fel de bine ca la Megara Hyblaea în Sicilia. Cele zece colonii focene de pe coasta galio-iberică nu suferă pentru că sunt despărțite de cealaltă colonie foceană care este Elea, în Italia Meridională, de alte colonii grecești de pe coasta italiană. Între fiecare dintre orașele Greciei Mari din Europa sau din Grecia asiatică, relația este directă. Colonizarea a generat spațiul discontinuu.

Înfruntările din secolul al V-lea, și mai ales interminabilul conflict dintre Atena și Sparta, pot într-adevăr să tulbure echilibrele interne de pe harta

Alexandru





politică. Ele nu schimbă nimic din această stăpânire instaurată de Grecia asupra litoralului Europei și al Asiei Mici. Pentru prima oară se stabilește un vast ansamblu organizat asupra unei părți din Occident. El pune primele baze ale unei comunități economice și culturale care va cuprinde în moștenirea sa, în secolul I, Orașul prin excelență, Roma.

Aceasta este lumea în care se manifestă de acum înainte dinamismele și imperialismele. Orizontul atenian, pe timpul lui Pericle (461–429), ca și pe timpul lui Alcibiade (415–406), nu este altul decât colonizarea care trebuie să reziste. Frontiera care trebuie apărută nu este alta, atât de aproape de litoralul Asiei Mici, decât cea a Imperiului persan, mereu neliniștit. Încă de la finele secolului al VI-lea, expansiunea grecească a ajuns la sfârșit. În secolul al V-lea elenismul dă înapoi în fața puterii crescânde a cartaginezilor, în fața voinței de independență a etruscilor, în fața reacției sciților și tracilor care se organizează, la nordul Pontului Euxin, pentru a-și păstra avantajele vecinătății grecești fără să suporte inconvenientele colonizării.

Se ivește atunci o nouă pretenție la hegemonie. Scăpată de sub dominația persană, Macedonia devine, sub Alexandru I, în prima jumătate a secolului al V-lea, o rivală redutabilă pentru Atena și aliații săi din Liga de la Delos. Sub Filip II (rege din 359 până în 336), ea începe să-și lărgască aspirațiile. Filip pune mâna pe o parte din litoralul Peninsulei Calcidice (357–356) și-și afirmă astfel prezența într-o Mare Egee ale cărei țărmuri erau până atunci în mâinile ateniienilor și ale aliaților lor greci. Îndreptându-se asupra Greciei Centrale, al cărei acces nu-l poate forța la Termopile, el supune Tesalia mai înainte de a se întoarce spre vest și a-și impune hegemonia asupra Epirului și Iliriei. În ciuda elocinței naționaliste a unui Demostene, ale cărui *Filipice* nu reușesc să convingă Atena că-și va pierde independența, Filip se face recunoscut ca singurul stăpân al lumii grecești, singurul capabil să facă față pericolelor pe care le reprezintă în nord sciții și la est perșii. El le impune astfel dominația sa orașelor grecești încă îndărătnice (346–338).

Îi succede fiul său Alexandru. În zece ani, el face din regatul macedonean, întins în toată Grecia europeană, un imperiu fără precedent. De data aceasta, nu mai este vorba de influență sau de relații comerciale. Alexandru este, fără doar și poate, un cuceritor, abil în a manevra împreună o cavalerie eficace și puternica infanterie a falangelor sale. Dar este un imperiu pe care întemeietorul său îl vrea grecesc, iar întoarcerea mișcării de expansiune – de data asta spre est, și nu spre vest, ca de obicei – zdruncină pentru o vreme spiritele obișnuite să meargă spre Apus și să se teamă de Răsărit. Alexandru nu se angajează – ar fi făcut-o oare dacă n-ar fi murit la treizeci și doi de ani? – în Grecia Mare și în zona de influență elenică deja conturată în Mediterana Occidentală. Acolo nu-i nici un pericol, pe când în Asia se întinde dintotdeauna puterea imperiului Ahemenizilor, în acel moment a lui Darius III. În 334, armata tuturor grecilor

trece strâmtoarele Helespontului și pornește în aventură. Fără să se oprească în fața câtorva cetăți ezitante, ea ocupă litoralul Asiei Mici, apoi se asigură în interior de sprijinul Frigiei și al Cappadociei. Învins (333), Darius III îi oferă în zadar alianța sa și împărțirea imperiului ahemenid lui Alexandru, care refuză și se îndreaptă spre sud. Orașele Byblos și Sidon se predau. Tyrul este luat prin surprindere (332). Egiptul este supus. Întemeierea Alexandriei va aminti acest lucru. Regatul faraonilor intră pentru multă vreme în lumea elenistică.

Întrucât Darius încearcă să-și refacă forțele în contul Persiei, Alexandru se îndreaptă acum într-acolo, cu toate forțele sale. Trece Tigrul. Darius este zdrobit la Gaugamela (331). Grecii sunt la Babilon, la Susa, la Persepolis. Darius este asasinat de anturajul său (330). Cuceritorul își dă seama că e prea departe de bazele sale pentru a continua să viseze la o Grecie extinsă asupra lumii asiatice: în pofida compatrioților săi macedoneni și greci, care nu înțeleg să se lipsească de profiturile victoriei, Alexandru se instalează ca moștenitor al imperiului vacant, menține structurile politice și administrative ale statului persan și-și pierde timpul – cinci ani – ocupând cu trudă regiunile adeseori deșertice din nordul și din nord-estul Iranului. Supune malul sudic al Mării Caspice, traversează munții Hinducuş. Trece peste Oxus (Amu-Daria), se instalează la Marcanda (Samarkand), ajunge la Iaxartes (Sâr-Daria). Întemeierea Alexandriei Extreme (azi Duşanbe) atestă atât voința de a se implanta durabil, subliniată de încă multe alte orașe întemaiate, cât și cea de a limita acolo înaintarea europeanilor în Asia Centrală. Alexandru este acum șovăielnic. Macedonia e departe. Armata e obosită. Câțiva dintre apropiații lui complotează împotriva regelui. Pedepsirea trădătorilor nu este de-ajuns pentru a-i convinge pe soldați de necesitatea unui război care nu se mai sfârșește.

Alexandru nu iese totuși din viesparul din nord decât pentru a lua drumul Indiei, al cărei nume este deja sinonim cu bogăția. În 325, întemeiază pe Ind o nouă Alexandrie.

Urmează să se întoarcă. Cucerirea nu este bine consolidată. Regii locali care s-au înclinat în fața învingătorului n-au cătuși de puțin intenția să persevereze în supunere. Întoarcerea este anevoioasă, pe ruta din sud, care se îndepărtează puțin de Golf, unde patrulează sub comanda lui Nearchos o flotă grecească formată în acest scop. Prima cucerire, pe care Alexandru o parcurge din nou în sens invers, și-a luat obiceiuri de independență în timpul interminabilului episod din Iranul Septentrional. Cuceritorul e prins în capcana alianței sale cu elita asiatică: persii și macedonenii se ceartă în fața lui, în vreme ce grecii suportă din ce în ce mai greu orientalizarea manifestă a stăpânului lor. Cel care moare la Babilon la 13 iunie 323 este un om însingurat în triumful lui și vlăguit de excesele de toate felurile și pe care malaria îl dă gata.

În realitate, cu toate că cei care au suferit de pe urma îndepărtării de casă l-au privit cu ochi rari în acel moment, elenismul va rămâne profund ancorat

în civilizația unei bune părți din cucerire. Chiar dacă imperiul s-a împărțit între succesorii lui Alexandru – „diadohii” – și dacă noii stăpâni ai Asiei cucerite reiau ca inevitabilă politica de colaborare cu mediile conducătoare indigene, Asia Mică, Egiptul, Mesopotamia și cea mai importantă parte a Iranului au intrat pentru multă vreme într-o lume elenistică fidelă modelelor comune de organizare politică și militară, de structură administrativă și financiară, de speculație intelectuală și de expresie artistică.

Diadohii au avut mulți urmași. Moștenire a lui Seleucos și a descendenților săi, Imperiul seleucid va rămâne intact, din Asia Mică până în Belucistan, până la cucerirea romană; el va dăinui, redus în bună măsură, până la intrarea în scenă a arabilor. În Egipt, Lagizii, succesorii diadohului Ptolemeu I, vor domni până la Cleopatra.

CARTAGINA

O nouă stea se ridică în Mediterana Centrală, care ia locul Imperiului fenician. Nu mai e vorba, de data aceasta, de o federație de stabilimente comerciale cu interese preponderent economice. Față de Roma și de coloniile grecești, Cartagina se erijează în rivală pentru dominația lumii occidentale.

Orașul e mai vechi decât Roma. Tradiția plasează întemeierea lui în 814. La origine, este o colonie a Tyrului, deci un oraș fenician. Anexarea metropolei de către Alexandru a lăsat stabilimentele comerciale într-o independență propice ambițiilor. În secolul al IV-lea, Cartagina ia în stăpânire ceea ce rămâne în Orient din stabilimentele fenicienilor. Se construiește un imperiu, întemeiat pe exploatarea rețelelor comerciale din Mediterana Occidentală, de la Leptis Magna în Libia până la ultimele porturi de dincolo de Coloanele lui Hercule, la Gades în Europa, la Tingis și Lixos în Africa. Stăpânirea cartagineză se întinde pe coasta iberică începând cu noua colonie de la Carthago Novus (Cartagena). Balearele intră în orbită, ca și, curând, Sardinia și Corsica.

Având cu aproximație contururile Tunisiei actuale, un stat continental întărește poziția dominantă a Cartaginei, unul dintre cele mai bune porturi de pe coasta africană. O aristocrație negustorească o transformă curând în placa turnantă a întregului comerț dintre Africa și Europa. Se găsesc acolo produse ale Occidentului, de la cositorul de Cornwall până la argintul și cuprul din Spania, ca și cele ale traficului cu caravane din Africa, aurul, fildeșul, sclavii.

Moștenitori ai orizonturilor largi ale navigatorilor fenicieni, capabili încă din secolul al X-lea să caute aurul cu mult mai departe de Coloanele lui Hercule, cartaginezii nu ezită să exploreze piețele îndepărtate. Încă din secolul al V-lea, navighează de-a lungul coastelor Africii. Navigatorul Hannon trece de Capul Verde și ajunge la un fluviu pe ai cărui crocodili și hipopotami îi descrie: ar putea fi Senegalul.

Imperiul cartaginez este și el copiat după cel căruia i se conformau grecii în urma prăbușirii visului lor oriental. Oricât de întins este pe țărmurile Mediteranei, el nu aspiră la altceva decât să asigure comerțului punic capete de pod, monopoluri portuare, debușeuri pentru caravane.

Cartaginezii s-au străduit să calmeze temerile romanilor. Cele două orașe au încheiat acorduri comerciale. Cu atât mai mult cu cât Roma, dornică să joace rolul unei noi Atene, se simte animată de o vocație comercială care tulbură orizonturile Orașului rural de pe malurile Tibrului. Roma începe prin a-și asigura poziții italiene, cu alte cuvinte orașe încă independente din vechea Grecie Mare. Tarentul cade în 272. Sicilia devine, la rândul ei, romană.

Faptul că și Corsica și Sardinia rămân punice nu li se mai pare romanilor un lucru suportabil. Roma se simte încercuită. Așa că ia inițiativa. Primul Război punic (264–241) înregistrează victoria Romei în Sicilia, în Sardinia și în Corsica. Hamilcar Barca și ginerele său Hasdrubal își iau revanșa în Spania, unde Cartagina pune mâna pe un nou stat continental, cuprins între Ebru și Guadalquivir. La inițiativa lui Hasdrubal, care încearcă o campanie în 208 pornind din Spania Centrală, apoi a lui Hannibal, fiul lui Hamilcar, care atacă în 203 prin litoral și prin Alpi, un al doilea Război punic (219–202) înregistrează chiar în Italia înfrângerea romanilor. Pe malul lacului Trasimeno, în sfârșit, la Cannes, Roma trebuie să cedeze și poate să se teamă de o soartă asemănătoare celei a cetăților recent alipite cu forța la Imperiul punic. Pentru senatori, ca și pentru legionari, zgâlțâiala e zdravănă: ei nu erau obișnuiți nici să întâlnească o armată de elefanți, nici să îndure legea străinului în peninsulă. Hannibal a ocolit Orașul, dar acesta era fără doar și poate încercuit. Iar senatul numără o sută șaptezeci de morți.

Atunci mișcarea se inversează. În vreme ce Hannibal își pierde timpul desfătându-se la Capua, Scipio ia conducerea ripostei romane. Și are loc un marș fulgerător asupra Cartaginei. Spania punică se prăbușește, Scipio – care va fi denumit Africanul – culege unul după altul stabilimentele comerciale de pe coasta africană. Armata cartagineză, care încearcă să-și protejeze capitala, este zdrobită la Zama (202). În pragul secolului al II-lea, Roma nu mai are nici o rivală posibilă în Occident.

Roma secolului al III-lea încă nu făcea altceva decât să-și asigure independența cu prețul unui mic imperialism: miza acțiunilor sale nu era decât Italia, și era deja mult. Victoria asupra Cartaginei schimbă scara pretențiilor romane. Dominația senatului se extinde asupra peninsulei până în Alpii Lombardiei, dar și asupra insulelor Sicilia, Sardinia, Corsica și peste mare pe un litoral destul de întins, care merge de la Pirinei până la viitoarea Extremadura. Chiar dacă prăbușirea punilor a reprezentat în Africa un profit pentru regatul numid al lui Masinissa, recompensat pentru fidelitatea sa față de alianța romană, Scipio Africanul a făcut din Roma o putere mediteraneană și din Mediterana Occidentală un lac roman. Preocupată până atunci de hegemoniile orientale

și, în particular, de ambițiile grecești, Roma dobândește în plus din acest moment o fațadă atlantică. Obișnuită cu îngustimea frontierelor peninsulare, ea are, de acum înainte, în Spania, o lungă frontieră continentală. Ea va trebui să organizeze coeziunea acestui imperiu format din două părți. Va trebui, de asemenea, să tragă, atât în Occident cât și în Orient, consecințele acestei noi poziții pe mare.

ROMA

Imperialismul roman este, mai întâi, pe timpul Republicii, o reacție de apărare. Roma se teme. Cartagina la sud, grecii la est, cu amintirea unui imperiu extins de Alexandru al Macedoniei până la Ind, nu era nevoie de mai mult pentru ca populațiile de pe malurile Tibrului să devină conștiente că independența este un lucru fragil și că echilibrul în Mediterana reclamă organizarea unei puternice forțe europene. Dar orizonturile se îngustează și Roma nu preia în contul său ambițiile Cartaginei. Descendenții lui Romulus rămân țărani care își hotărânesc pajiștea lor pătrată și pe care o lărgesc amenajându-i taluzuri de protecție. Au nevoie tot mereu de spațiu. Spiritul navigatorilor fenicieni și punici le rămâne străin: extinderea lumii romane nu se face prin stabilirea unor capete de pod și prin luarea în stăpânire a drumurilor comerciale îndepărtate. Dominația romană nu va fi o hegemonie a negustorilor.

Scipio Africanul domină încă Roma cu prestigiul său fără precedent când, în anul 200, senatul reacționează la vestea alianțelor pe care le caută în Asia, după ce a îmbrățișat cauza lui Hannibal împotriva Romei, un Filip V al Macedoniei care trece drept un ambițios și pe care a trebuit deja să-l combată. Filip a învins Liga etoliană. Aliat cu Hannibal, el avea mari speranțe să dobândească stăpânirea asupra unei Adriatici la care Cartagina nu avea nici un fel de aspirații. Senatul i-o ia înainte. Alcătuiește cu etolienii și aheii o coaliție împotriva unei hegemonii de care aceștia au toate motivele să se teamă, fără să observe că sunt pe cale să schimbe doar stăpânul. Al doilea Război macedonean (200–196), în care se distinge Flaminius, învingător la Chinocefalos (197), dă Romei o Macedonie care nu prezintă altă utilitate decât aceea a unui taluz protector. O victorie definitivă la Pidna (168) asupra fiului lui Filip, Perseu, consolidează această nouă situație reprezentată de dominația romană până la Marea Egee.

Din această clipă, procesul e declanșat. La apelul aliaților săi din Rodos și din Pergam, Roma intervine în Asia Mică. Înving în 189, Antioh III cedează Anatolia regelui Pergamului, care îi lasă moștenire Romei, în 133, regatul său în întregime: Roma are de acum înainte o provincie din Asia. Între timp, romanii au devenit stăpânii întregii Grecii. Fiindcă s-a revoltat, Corintul este ras din temelii în 146, în același an cu Cartagina. Deoarece vechea capitală punică este definitiv nimicită după un al treilea Război punic (149–146), devenit

necesar în urma unei ultime zvâcniri de independență cartagineză în fața pretențiilor imperialiste ale aliatului Romei, regatul numid al lui Masinissa și al urmașilor săi. *Delenda est Carthago*, „Cartagina trebuie să fie distrusă”: Cato obține, în sfârșit, satisfacție. Pe ruinele Cartaginei se presară sare. Pericolele sunt îndepărtate.

De pe litoralul iberic până la peninsula greacă și la Asia Mică, Orașul deține în sfârșit țărmurile septentrionale ale Mediteranei și controlează trecerea între Est și Vest. O dată cu sfârșitul puterii punice, are loc și sfârșitul influenței orientale în Occident. Sensul mișcării de colonizare începe să se inverseze.

Douăzeci de ani de campanii transformă în vremea aceea Spania romană în altceva decât fâșia litorală ocupată în timpul războiului contra lui Hannibal. Sunt create două provincii romane. Romanizarea pare ireversibilă după ce Numanția a fost cucerită de Scipio Aemilianus (133). Câțiva ani mai târziu, romanii, la o chemare a vechiului lor aliat, cetatea focceană a Marsiliei, neliniștită de mișcarea popoarelor galice, ocupă Galia Meridională (125–122). O ultimă intervenție, la chemarea eduenilor, permite zdrobirea coaliției arvernilor și a allobrogilor, apoi crearea unei provincii a Galiei Transalpine (121). Va fi numită pur și simplu „Provincia”. Ea are drept capitală o colonie întemeiată în acest scop, Narbonne. Roma primește acum cale liberă spre Coloanele lui Hercule dincolo de care se află oceanul. Această rută va fi calea domițiană.

A venit timpul să se asigure ordinea în Mediterana. De două ori, numidul Iugurta, nepot al lui Masinissa, ia inițiativa unor ostilități în Africa. Învingător definitiv la Capsa (107), Marius transformă Tripolitania în protectorat roman. Peste patruzeci de ani, Pompei le vine de hac piratilor care dețineau insulele din Marea Egee (66–67), apoi asigură Romei controlul asupra Bosforului zdrobindu-l (63) pe regele Pontului Mitridate, care îi reunea cu multă ușurință pe toți cei care se împotriveau Romei într-o Asia Mică încă slab asimilată și care, de două ori, înfruntase legiunile romane. Sunt create patru provincii care organizează un Orient roman cuprinzând acum Creta, Cipru și chiar, după o singură campanie a aceluiași Pompei (64), Siria Occidentală.

Din nou totul se schimbă cu apariția lui Cezar. Nu e întâmplător faptul că el își îndreaptă ambițiile spre Occident: pentru el se pune problema de a rivaliza cu Pompei, nu de a-i continua opera în Orient. Profitând de tensiunile interne din Galia, apoi făcând față revoltei generalizate conduse de Vercingetorix, Cezar stabilește autoritatea romană până la țărmurile Mării Mânecii și Mării Nordului și până la Rin (58–52). În ianuarie 49, când Cezar trece Rubiconul și pornește asupra Romei lăsând în urma lui o cucerire în fine supusă, Imperiul roman își găsește echilibrul european. Roma se află în centrul provinciilor sale. În Peninsula Iberică, la fel ca în Galia, s-a ajuns la ocean. Roma deține Dardanelele și Bosforul. Din Asia Mică până la orașele feniciene Tyr și Sidon, stăpânirea romană se strânge în jurul Mediteranei Orientale. Rămâne în afara stăpânirii romane, împreună cu Iudeea, cvasitotalitatea litoralului african. Dar

imperiul egiptean al Lagizilor se prăbușește de la sine. Învingător la Actium asupra rivalului său Antoniu și a reginei Cleopatra, care visau împreună un imperiu oriental (31), Octavian August anexează fără dificultate Egiptul, în timp ce Cleopatra preferă să se sinucidă decât să sufere umilința înfrângerii. Roma face astfel, prin Tripolitania, joncțiunea cu provinciile sale din Maghrebul Oriental, fostul stat cartaginez și fostul regat numid.

Prima slăbiciune a imperiului este îngustimea legăturii terestre dintre Italia și Grecia: o bandă subțire de litoral de-a lungul coastelor de nord și de est ale Adriaticii. Acolo depune August efortul cel mai susținut, anexând succesiv, între Alpi și Dunăre, Raetia, Noricum, Panonia și Moesia. Mai puțin fericit în tentativa sa de a lărgi accesul spre Marea Nordului (dezastrul lui Varus la Teutoburg, 9 d.Hr.), el reușește mai bine în scopurile sale cu privire la Marea Neagră, la care ajunge prin nordul Traciei, și în Asia Mică, unde atinge frontierele Cappadociei. În sfârșit, termină romanizarea Peninsulei Iberice ocupând la nord-vest ceea ce va fi León și nordul Portugaliei.

Succesorii lui August mai au de instalat autoritatea romană asupra părților rămase autonome din zona împrejmuitoare a ceea ce romanii sunt îndreptățiți să numească „Marea noastră”. Transformată de August în protectorat roman încă din 33 î. Hr., Mauritania – Algeria și Marocul de astăzi – fondează sub Caligula două provincii romane. Alt protectorat instaurat după victoria lui Pompei (63), apoi practic anexat de August la moartea regelui Irod, Iudeea, după o ultimă revoltă, este zdrobită pentru multă vreme de Titus (70 d.Hr.).

Două anexări sunt de consemnat în secolul I: în Asia, unde regatul vasal al Cappadociei devine o provincie romană sub Tiberiu (17 d.Hr.), și în Britannia, unde cea mai importantă parte din viitoarea Anglie devine romană sub Claudiu (49 d. Hr.). La sfârșitul secolului, Vespasian consolidează frontiera Germaniei prin anexarea a ceea ce se va numi Câmpurile decumate* (74 d.Hr.): suprimând un spin înfipt în tânăra romanitate la est de Rinul Superior și Mijlociu, el dă astfel acestei frontiere a imperiului un desen aproape rectiliniu, de la gurile Rinului din Marea Nordului la cele ale Dunării din Marea Neagră.

În sfârșit, Traian aduce imperiului cea mai mare extindere. În Europa, victoriile sale asupra dacilor (101–107) întind dominația romană dincolo de Dunăre până la Carpați. Mai aproape de epopee decât de cronica strictă, povestirea acestor isprăvi vitejești într-o sută cincizeci de episoade și două mii cinci sute de personaje împodobește, pe o întindere de o sută optzeci de metri, columna din forul lui Traian. Acest triumfalism monumental subliniază cât se poate de bine orgoliul ultimului cuceritor. În Asia, același Traian depășește

* Teritoriul de aproape trei sute de mile situat între malul drept al Rinului și Dunăre. A fost protejat prin lucrări de apărare datorate mai ales lui Tiberiu și Traian, lucrări din care n-au mai rămas decât ruine (Zidul Diavolului). (*N. tr.*)

Iordanul, împinge frontiera până la Petra și își stabilește legiunile până la Babilon în Mesopotamia, ca și în Armenia și până pe țărmurile Mării Caspice. Cuceriri nesigure acestea. Adrian trebuie să abandoneze o parte dintre ele și, neavând încotro, acordă – mai ales în Armenia – autonomii care se preschimbă în independențe.

Rămâne de fortificat un imperiu considerat ca finalizat. Este o măsură de protecție. Este și dovada unei ambiții satisfăcute. Roma se află de acum înaintea în inima unui imperiu coerent, ale cărui limite sunt cele ale lumii oarecum cunoscute. Imperiul e făcut din teritorii, nu din drumuri, cum era lumea fenicienilor și a urmașilor lor cartaginezi. Roma se izbește acum de deșerturile Africii și Arabiei, de stepele Asiei Centrale, de șesurile nesfârșite ale Europei Orientale, de adâncurile pădurilor țărilor germanice a căror sălbăticie netulburată e descrisă de Tacit, de întinderile reci ale Scoției sau ale unei Irlande despre care romanii nu și-ar putea închipui că va fi într-o zi păstrătoarea literelor latine. Orașul a ajuns la limitele spațiului pe care poate încerca să-l modeleze după imaginea sa. Nu mai e timpul cuceririi, ci al apărării. Zidul care se ridică (*limes*) este un simbol și în același timp o barieră.

Ideea datează de la Vespasian. Este cea a unei fortificații continue între punctele de apărare naturale care sunt fluviile de la frontiere, întărită încet-încet cu mici forturi și dublată de un drum strategic care permite deplasarea garnizoanelor de-a lungul frontierei. Realizat în cea mai mare parte sub Adrian, prin anul 120, *limes*-ul este, în primul rând, ca acele celebre fortificații descrise de Cezar în *De Bello Gallico*, un val de pământ și șanțul său, totul dominat de o palisadă. Foarte curând, valul de pământ cedează locul unui adevărat zid de piatră. Bine cunoscută prin ceea ce se păstrează la frontiera Angliei, a celei a Câmpurilor decumate, a celei a Daciei, a Arabiei și a Numidiei, lucrarea este puternică, putând să reziste unor horde nomade foarte bine dotate pentru incursiuni de pradă ca și pentru asalt. Fără îndoială că n-ar rezista multă vreme unei armate adevărate. Ea poate ține la respect năvălitori sau grupuri turbulente așteptând să apară armata romană cantonată în spatele zonei, în orașele de garnizoană.

În Anglia, ca și în fața Câmpurilor decumate, se ridică un zid continuu cu o înălțime de cinci-șase metri și cu o grosime de doi-trei. Șanțul are o lățime de șase până la doisprezece metri. Mici forturi sunt despărțite prin câteva minute de marș: sunt 97 de-a lungul celor 117 kilometri de zid prin care Adrian închide la nord Britannia romană. În 143, Antoninus va construi mai la nord, chiar în Scoția, pe un front mai îngust (59 km), un al doilea zid pentru a proteja ultima cucerire a Imperiului roman. De la Bonn pe Rin la Ratisbona (azi Regensburg) pe Dunăre e un zid de 550 km, lungime care protejează frontiera cea mai amenințată, între aceste frontiere naturale care sunt cele două mari fluvii.



Imperiul roman și *limes-ul* său la mijlocul secolului al II-lea



În Dacia, lucrarea e neterminată: aici nu e vorba de a asigura coerența unui sistem defensiv în cea mai mare parte natural, ci de a garanta un taluz protector la nord de Dunărea Inferioară. Sectoarele protejate de zid sunt, în Banat la vest ca și în Valahia la est, cele mai apropiate de frontiera fluvială. În trecătorile din Carpați spre nord, ca și în Basarabia între Prut și Nistru, câteva fortificații nu fac decât să completeze dispozitivul în zonele de trecere prost apărate de fluviu sau de munte.

Dar acest spațiu împrejmuit trebuie stăpânit. A fost prevăzută o rețea de drumuri strategice: drumuri făcute pentru a asigura deplasarea rapidă a legiunilor, nu pentru a deservi orașele și piețele comerciale. Adeseori perceptibile în topografia actuală, se pot recunoaște aceste tronsoane aliniate de căi rectilinii, care sar peste obstacole în loc să le ocolească și care neglijează orașele mici și satele. La scara imperiului, se întâmplă același lucru: traseele aproape rectilinii ale drumurilor care unesc Arles cu Trier și Köln sau Cartagena cu Budapesta stabilesc de asemenea legături directe. Alte drumuri merg de-a lungul coastelor de jur-împrejurul Mediteranei, Rinului și Dunării, *limes*-ul Germaniei și cel al Arabiei. Rețeaua lasă să se distingă câteva răspântii politice și strategice: Roma, bineînțeles, dar și Reims și Lutetia, Saintes și Orléans, Arles și Autun, Lyon și Chalon, León și Mérida, Bizanț și Tesalonic, Ancyra (azi Ankara) în Asia Mică și Melita în Cappadocia.

În Asia ca și în Africa, apărarea e alta decât între Rin și Dunăre. Micile forturi sunt legate între ele, dar protecția este slabă și s-au legat mai degrabă între ele sursele de apă decât punctele fortificate. Punctele de trecere fiind controlate și regiunile fertile întrucâtva la adăpost, *limes*-ul este o prezență episodică, nu un baraj. La drept vorbind, istoria va îndreptăți sistemul defensiv al romanilor. Pericolele nu vor veni nici din Asia, nici din deșerturile Africii. Orașele de garnizoană, ba chiar și taberele vor fi în schimb centre de civilizație și poli ai dezvoltării economice.

Toate acestea rămân fragile. Trebuie protejat *limes*-ul, iar Marc Aureliu, împăratul filosof, care știe aceasta, este nevoit să poarte război zece ani (166–175) cu germanii pentru a-i calma. Basoreliefurile columnei ridicate la Roma pentru a sărbători victoria finală nu trebuie să ne dea iluzii: Roma nu reușește decât să stabilizeze ceea ce rămâne un front. La sfârșitul secolului, Septimiu Sever nu face nimic altceva atunci când rezistă cu greu în Mesopotamia ofensivei parților.

În spatele *limes*-ului nu este nimic: orașe de garnizoană ca Nijmegen, Trier sau Strasbourg, ca Timgad sau Leptis Magna. Iar comunicarea este înceată între fronturile posibile. Vor trebui luni întregi până când să se afle la Metz că frontiera de la Constantinopol este amenințată de barbari. Întreg sistemul se bazează pe un postulat: nici o invazie de masă să nu se producă asupra dispozitivului în ansamblul lui. Roma va putea respinge o armată, nu un popor. Imperiul este impresionant. Dar este fragil.

II

Globul și continentul

Ce știu oare despre lumea pe care o străbat aceste popoare în mișcare, acești cuceritori, acești negustori? Cum își reprezintă ei spațiul în care își urmăresc ambițiile? Cum își privesc teritoriul și limitele lor?

Pentru a-și face o idee despre toate acestea, au cerul și Pământul. La scara imensității, există acest univers stelar care se schimbă din oră în oră și care îi determină să-și pună întrebări despre Pământ. La scara călătoriilor, migrațiilor și expedițiilor au la dispoziție spațiul cunoscut, bunurile descrise, orașele văzute.

Să lăsăm simpla contemplare a cerului, cu mulțimea sa de astre și de constelații și cu implicațiile sale în viitorul oamenilor. Influența cerului asupra naturii și a vieții fiecăruia a încurajat întotdeauna speculațiile, a inspirat soluții de viață, a favorizat extrapolări. Astrologia explică adeseori omul, nu universul. Foarte curând, în schimb, observatorii cerului au înțeles că puteau să găsească în el imaginea planetei lor, ba chiar măsura sa. Variațiile datelor sezoniere, cursul cotidian al fenomenelor, alungirea inegală a umbrelor, toate acestea duceau la o astronomie mai mult sau mai puțin capabilă să înțeleagă Pământul dincolo de limitele unei observații directe.

Până la Galilei, nimic nu venea în ajutorul vederii. A privi nu înseamnă a mări. Ceea ce se măsoară cu mai multă sau mai puțină precizie sunt unghiurile – în special înălțimile la orizont – și frecvențele. Pentru aceasta erau necesare câteva instrumente care să limiteze erorile de apreciere și subiectivitatea comparațiilor.

MĂSURAREA TIMPULUI

Observatorii au înțeles repede că măsurătorile nu sunt comparabile decât făcute în aceleași condiții, raportate la mișcările stelare. Măsurarea spațiului depinde de măsurarea timpului. Cadranul solar nu este decât figurarea umbrelor situate la intervale convenționale, orele, și construirea sa nu rezultă decât dintr-o geometrie simplă, care împarte în segmente de arc egale proiecția pe o suprafață

a parcursului aparent al soarelui într-o zi. Dar orele sunt inegale de la un anotimp la altul, de la o zi la alta. Iar citirea este de o imprecizie care nu-l incomodează pe meseriaș sau pe cleric, dar care nu-i permite astronomului alt calcul decât unul aproximativ. Cadranul este în definitiv de slab ajutor omului de pe stradă, iar un personaj dintr-o comedie atribuită lui Plaut o spune fără menajamente în secolul al III-lea al erei noastre:

*Când eram băiat mic, cadranul solar era burta mea,
De departe cel mai bun și cel mai adevărat dintre toate
mașinăriile astea.*

Savantul însă nu trage nici un profit. Timpul aparent pe care-l arată cadranul variază cu o bună jumătate de oră, de-a lungul anului, în raport cu timpul mediu. Nimeni n-ar face din asta etalonul unei măsurări precise a mișcărilor. Rolul social și politic al cadranului precumpănește asupra utilității sale științifice. Așa îl și înțeleg romanii când vor să dea o dimensiune cosmică reprezentării spațiale a imperialismului lor. Și astfel în Roma chiar, în cadrul monumental menit glorificării lui August, aproape de Altarul Păcii și a hărții murale a imperiului, astronomul Facundus Novius construiește pe la anul 10 î.Hr. un „orologiu” impunător, încărcat cu o cosmologie simbolică, spre slava împăratului, născut într-o zi de echinox. Gnomonul, cu alte cuvinte tija lui, este un obelisc egiptean. La baza lui, pavajul desenează liniile cadranului. Se citește ora. Precizia se oprește aici.

Cu totul altceva e clepsidra, cu alte cuvinte orologiul cu apă, cunoscută de Antichitatea chineză ca și de lumea grecească. Scurgerea unui volum anume de apă dă măsura unui spațiu de timp care poate fi reiterat. Este principiul bine cunoscut al nisiparniței (clepsidra cu nisip), dar cu un fluid mai puțin sensibil la frecare, deci mai apt pentru regularitate. Prin 135 î.Hr., Ctesibios din Alexandria imaginează deja o clepsidră perfecționată cu apă, având un mecanism complex făcut dintr-un flotor și un indicator pentru măsurarea orelor, dintr-un sifon și un tambur dințat care permite repunerea în funcțiune după douăzeci și patru de ore. Clepsidra lui Ctesibios este organizată pentru o perioadă de trei sute șaizeci și cinci de zile, ceea ce îi permite să măsoare ore inegale potrivit anotimpurilor: douăsprezece ziua și douăsprezece noaptea, oricare ar fi lungimea zilei.

Clepsidra este greu manevrabilă, dificil de transportat, incapabilă să pună în mișcare un mecanism, oricât de ușor ar fi. Acest ultim inconvenient nu poate fi remediat decât adăugând un sistem de roți și mai greu încă, deci și mai dificil de manevrat. Chinezii se încumetă s-o facă, fără alt motiv decât din curiozitate. La sfârșitul acestei evoluții, orologiul cu roată hidraulică construit în 1094 pentru împăratul Chinei de o echipă condusă de diplomatul Su Song măsoară timpul în intervale de douăzeci și patru de secunde; dar instrumentul nu scapă

de variațiile legate de frecări și de condițiile climatice. În fond, este o capodoperă de ingeniozitate, nu un instrument de lucru. Vom aștepta inventarea orologiuului cu greutate și cu regulator – destinat evitării unei derulări prea rapide a greutății suspendate – pentru a dispune cu adevărat de o unealtă comodă de măsurare a timpului. Mașinăria va fi pusă la punct în Europa Occidentală, între sfârșitul secolului al XIII-lea și mijlocul celui de al XIV-lea.

Oricât de insuficientă și de incomodă ar fi, clepsidra cu apă este totuși prețioasă pentru cei care încearcă să măsoare spațiul scandat de mișcarea aparentă a soarelui, în longitudine ca și în latitudine. Așa procedează în anul 54 î.Hr. observatorii însărcinați de Cezar să măsoare Britannia. Ei știu că se află încă foarte departe de Cercul Polar, dar încearcă să aprecieze diferența de latitudini ale Britanniei și Galiei. Cezar vrea să fie scrupulos.

Mai există, se spune, multe alte insule învecinate cu Britannia. Unii autori afirmă că acolo domnește noaptea timp de treizeci de zile în momentul solstițiului de iarnă. Anchetele noastre n-au dat la iveală ceva asemănător. Totuși am constatat, datorită clepsidrelor noastre, că nopțile erau mai scurte decât pe continent.

Mai puțin mecanică decât clepsidra rămâne nisiparnița, sau echivalentul ei cu apă: două baloane opuse, care sunt răsturnate când se împlinește timpul de scurgere. Astfel e măsurat intervalul de timp. Cristofor Columb o va folosi și el, înmulțind viteza măsurată de la un timp la altul în noduri – în mile pe oră – cu numărul „balonașelor” răsturnate.

A străbătut opt mile pe oră timp de cinci balonașe...

A navigat spre est-nord-est o parte din această noapte timp de treisprezece balonașe, făcând nouă leghe și jumătate...

ÎNĂLȚIMEA ASTRELOR

Este mai ușor să se măsoare înălțimea astrelor, cu alte cuvinte să se compare unghiurile. Primul instrument al comparării unghiurilor este cel mai simplu: umbra lăsată de o tijă. Legionarul roman se va sluji de lancea sa. Dar unealta nu servește decât la aprecierea înălțimii soarelui și nu dă decât o măsură imprecisă. Ea permite totuși comparații aproximative de la un loc la altul. Într-un punct precis, astronomul grec sau latin capătă totuși destule indicații de la o simplă măsurare a umbrei lăsată de o tijă fixă, gnomonul. Cel mai bun dintre instrumente este în acest caz gnomonul constituit dintr-un obelisc, monument destul de înalt și destul de subțire ca să se poată calcula, după umbra lui, o tangentă îndeajuns de precisă a înălțimii unghiulare a soarelui. El permite de

asemenea determinarea direcției exacte a meridianului, luând bisectoarea a două umbre de lungime egală observate la un interval de câteva ore, de o parte și de alta a miezului zilei.

În decursul secolelor, gnomonul a fost perfecționat. Eratostene deja inventează măsurarea umbrelor lăsate nu pe un paviment, ci într-o calotă semi-sferică. Se cunoaște una, găsită la Cartagina, care seamănă cu un bazin lat de 75 de cm, tăiat într-un bloc de marmură cântărind 65 de kg. Pe una dintre borduri, la jumătatea înălțimii, este fixată tija metalică a gnomonului propriu-zis. O gradație indică imediat unghiul razei solare, fără să mai fie nevoie să se treacă prin tangentă. Romanii, folosindu-se din plin de obeliscurile aduse din Egipt, imaginează un remediu pentru eroarea unghiulară pe care ar produce-o diametrul deloc neglijabil al discului solar, dacă nu s-ar face la fiecare observație corecția: ei plasează în vârful gnomonului o sferă căreia i se localizează cu precizie, pe sol, centrul umbrei date.

Gnomonul nu este, din păcate, de nici o utilitate pentru măsurarea înălțimilor și unghiurilor altor astre decât soarele. Este necesar pentru aceasta, împreună cu dioptrul, ocularul fără lunetă care este astrolabul și care, în pofida impreciziei materiale a vizării, măsoară chiar unghiurile, permițând figurarea cerului observat.

Instrumentul – „prinzătorul de astre” – este cunoscut încă din Antichitate. Astrolabul combină două instrumente, unul de observare imediată, celălalt de analiză a cerului. Observarea și măsurarea unghiurilor sunt posibile datorită unui disc de bronz relativ manevrabil, pe suprafața căruia se rotește o alidadă, cu alte cuvinte o riglă prevăzută cu un reper de vizare. Atârnat de un fir care asigură verticalitatea discului și orizontalitatea orizontului gravat, astrolabul dă, prin simpla vizare și reglajul alidadei, înălțimea soarelui sau a unei stele. Nu trebuie decât să se citească fața gradată. Cealaltă față e mai complexă: pe o proiecție gravată a sferei și a cercurilor sale caracteristice, se învârtă un inel pe care sunt figurate constelațiile zodiacului și câteva stele ușor de observat. Reglând acest inel, căruia i se spune păianjenul, se obține o figurare a cerului în raport cu poziția observatorului. Prima față este deci proprie măsurării latitudinilor, a doua studierii mișcărilor cerești.

În realitate, astrolabul apare în istorie ca instrument de astronomie și nu de navigație. Ptolemeu îl folosește și descrie folosirea lui. Arabii împrumută ideea de la astronomii greci și îi multiplică funcțiile, fără să-i îmbunătățească totuși manevrarea. Gerbert d'Aurillac îl va împrumuta la rândul lui, la sfârșitul secolului al X-lea.

Calculule precise vor fi făcute mai târziu, când cvadrantul și derivatul său sextantul – pătrimea și șesimea cercului – vor fi prevăzute cu o lunetă optică favorizând vizarea precisă a unui astru și determinarea imediată a înălțimii sale unghiulare deasupra orizontului.

Să notăm că nu se dispunea pe atunci de nici un instrument și de nici o tehnică pentru a se estima altitudinile de îndată ce se ieșea din câmpul de observație vizual. Nu se pune problema de a măsura umbra lăsată de Alpi așa cum se poate face cu un obelisc. Singurul lucru posibil este să se măsoare cu stângenul pantele vizibile și să fie însumate. Metoda merge pentru un deal. Ea își arată însă limitele când se multiplică elementele însumate și când trebuie să se țină seama de neregularitățile pantei. Geograful trebuie să se mulțumească atunci să noteze timpii de ascensiune, ceea ce combină într-un mod supărător altitudinea cu dificultatea.

Când Eratostene se hazardează, în secolul al III-lea î.Hr., să cifreze câteva altitudini, și în special cea a Olimpului, el le subestimează mult, dovedindu-se incapabil să realizeze cu adevărat ceea ce înseamnă o altitudine de o mie de picioare. Șaisprezece secole mai târziu, filosoful Buridan va aprecia muntele Ventoux, pe care l-a urcat notând distanțele și pantele, la de zece ori înălțimea sa reală. De altfel, chiar baza unor asemenea aprecieri rămâne dintre cele mai nesigure. Aristotel nu înțelege că singura referință posibilă este nivelul mării. Va trebui să se aștepte venirea timpurilor moderne pentru a se impune ideea unui nivel mediu al mărilor aproape egal în toate punctele planetei. Majoritatea geografilor se rezuma pe vremea aceea la judecăți calitative, prin care numărul și importanța cursurilor de apă născute din masivele muntoase procură o scară de valori care permite să se sublinieze importanța masivului, iar nu înălțimea sa. Chiar și în secolul al XVIII-lea, unii cred că înălțimile din Burgundia sunt mai mari decât cele din Alpi.

CĂLĂTORI ȘI GEOGRAFI

În pofida insuficienței instrumentelor de reperaj astral, omul antic își face o idee despre lume înmulțind măsurătorile la sol și observațiile descriptive asupra țărilor și itinerarelor. Din păcate, el amestecă, cu mai multă sau mai puțină sinceritate, ceea ce vede și ceea ce aude. Ceea ce e sigur și ceea ce se spune se învecinează și se combină în memorii ca și în povestiri, iar critica mărturiei nu este cea dintâi virtute a acestor călători – marinari, soldați, negustori – prea adeseori înclinați, din lene sau din lăudăroșenie, să adopte experiența altuia.

Marinarii fenicieni sunt primii a căror aventură, uneori îndepărtată, dă loc la descrieri utilizabile. La sfârșitul secolului al VII-lea, navigatorii fenicieni în solda faraonului Nechao II pornesc spre sud pe Marea Roșie, cu hotărârea, prematură, de a face ocolul Africii prin sud. În secolul al VI-lea, un marsiliez, Euthymenes, trece de Coloanele lui Hercule, întreprinzând spre sud prima recunoaștere maritimă a coastelor Africii. La începutul secolului al V-lea, cartaginezul

Hannon reia drumul spre sud, urmat curând de Eudoxos din Cizic, în timp ce un alt cartaginez, Himilcon, depășește Coloanele lui Hercule încumetându-se spre nord.

În același secol al V-lea, Hecateu din Milet redactează o adevărată geografie a lumii cunoscute, *Periplu în jurul Pământului*, în timp ce primul istoric, Herodot, relatează în *Istoria* sa, ceea ce vrea să însemne *Cercetare*, tot ce i se pare că-i deosebește pe greci de popoarele ciudate pe care le-a întâlnit în călătoriile sale, perșii, mezii, egiptenii. E cunoscută pătrunzătoarea lui observație în legătură cu economia egipteană: „Egiptul este un dar al Nilului“. Noțiunile de etnologie se amestecă cu observațiile asupra naturii și cu povestirile mai mult sau mai puțin legendare colportate atât de indigeni cât și de călători.

Cel mai extraordinar a fost pe atunci cel care a mers cel mai departe. Va fi pentru multă vreme Pytheas Massaliotul, Pytheas din Marsilia, care se aventurează la sfârșitul secolului al IV-lea dincolo de Gibraltar, ajunge în Ouessant, apoi la minele de cositor din Cornwall, înconjoară Scoția și răzbește fără îndoială în insula Thule – Insulele Shetland, dacă nu cumva în Norvegia – pe care o situează la șase zile de navigație dincolo de insula britanică. Poate că ajunge în fine la gurile Vistulei. Cel dintâi, Pytheas observă diferențele de amplitudine ale mareei și le raportează la fazele Lunii. Tot el e cel dintâi care extrage din propria sa experiență asupra latitudinilor o observație precisă asupra înălțimii Stelei Polare. Cele două lucrări ale sale, *Despre Ocean* și *Descrierea Pământului*, vor fi citite timp de secole. Dar minți luminate, ca Strabo, se îndoiesc că marsiliezul a ajuns cu adevărat în toate țările pe care le citează, iar evidentele lăudăroșenii ale lui Pytheas dăunează credibilității mărturiei lui, chiar atunci când e veridică.

Omul care relatează despre Thule, Pytheas, a fost recunoscut drept un mincinos nerușinat... În istorisirile sale despre ostideeni și despre popoarele de dincolo de Rin până la sciți, tot ceea ce spune despre acele locuri e o minciună. Cine adună atâtea minciuni despre locuri cunoscute numai cu greu ar putea spune adevărul despre locuri pe care nu le cunoaște nimeni.

Neadevărurile lui Pytheas, perceptibile mai ales în măsurătorile pe care le furnizează, dovedesc, într-adevăr, că cel puțin el nu recopiază descrierile anterioare. Mai precise sunt totuși măsurătorile făcute de căpeteniile militare, pentru care timpii de deplasare a trupelor reprezintă o dată strategică a cărei apreciere aproximativă poate costa scump. Se merge la fața locului, se vede, se măsoară. Astfel procedează Cezar, când pune să se determine coordonatele Britanniei, și Agricola, când ajunge în anul 83 la promontoriul septentrional

al aceleiași Britannie și răzbește până în insulele Orkney, ca să încerce să zărească în depărtările cețoase Thule, atinsă de Pytheas.

Firește, fiecare îi face să profite, pe cei cu care corespundează, de observațiile ce îi permit să efectueze călătoria sau sejurul îndepărtat. Când Iulian, care își petrece în Lutetia toate iernile și care va fi proclamat acolo împărat în martie 360, vede pentru prima oară cum Sena cară uriașe blocuri de gheață, el se grăbește să descrie fenomenul pentru prietenii săi din Antiohia, care n-au văzut niciodată așa ceva. S-ar crede, scrie el, că vezi plutind „blocuri de marmură albă ieșite din carierele din Frigia“, sau din cele din Dokimeion, la fel de celebre pentru marmura lor albă ca și pentru marmura lor vârstată cu roșu. Așa se va ști în Antiohia ce anume este, în Europa Occidentală, un dezgheț, cum nu se vede, bineînțeles, niciodată pe malurile fluviului Orontes.

Spre est, relatări originale și multă vreme prețioase sunt procurate de ofițerii lui Alexandru, de Nearchos îndeosebi. Familiile lui Cezar și Pompei nu rămân mai prejos, lăsând despre călătoriile lor descrieri în care, asemenea lui Posidonius din Apameea despre Galia și despre Spania, amestecă observațiile obiective – distanțe, localizări – cu judecăți istorice asupra popoarelor. În sfârșit, știm ceea ce crede Cezar că trebuie să spună, în *Comentariile* sale, despre geografia fizică și politică a Galiei. Pentru cel care se aventurează, cu arma în mână sau pentru afaceri, în țări îndepărtate, ideea de a consemna ceea ce vede sau ceea ce i se relatează îi pare cât se poate de firească.

Spiritul practic îl conduce cel mai adesea, iar călătorul notează mai ales distanțele între reperele importante ale itinerarului său. Rari sunt cei care, precum Pytheas din Marsilia, își iau precauția de a calcula și de a nota la plecare latitudinea. Majoritatea se mulțumesc să numere zilele de drum. Colonizarea romană, punând borne pe drumuri din milă în milă, va facilita acest decont linear. Geografia are două dimensiuni, cu un punct de plecare unic, întru totul conform cu ideologia unui imperiu universal organizat în jurul Orașului prin excelență: un singur lucru este sigur, distanța față de Roma. Dar, făcând aceasta, nenumărații călători care povestesc la întoarcerea lor sunt și geografi care descriu. Și aici, viziunea este lineară și lumea se mulțumește cel mai adesea să evoce înșiruirea etapelor: este primul serviciu care poate fi făcut viitorilor călători pe acea rută.

Fiecare adaugă, neîndoios, experiența sa la cea a altora. Strabo nu face din asta nici un mister, el a ascultat mult, iar cuceririle romanilor l-au ajutat să cunoască lumea.

Avem astăzi avantajul de a putea vorbi cu competență despre Britannia, Germania, țările de dincoace și de dincolo de Istros, de geți, de tirigeți și de bastarni, ca și de popoarele Caucazului, de albanezi și de iberi de exemplu.

Îi datorăm lui Apolodor din Artemit, istoricul războiului împotriva părților, informații mai precise decât ceea ce s-a publicat până acum despre Hircania și Bactriana. Recenta expediție a armatei romane în Arabia, norocoasă, sub ordinele camaradului și prietenului nostru Aelius Gallus, călătoriile neguțătorilor din Alexandria care trimit acum adevărate flote spre India prin Nil și Golful Arabic, toate acestea ne fac să cunoaștem aceste ținuturi mai bine decât până nu de mult.

Când Gallus era prefectul Egiptului, m-am întâlnit cu el și, urcând împreună fluviul până la Syen și la frontierele cu Etiopia, am aflat că acum pleacă o sută douăzeci de vase de la Myos-Hormos spre India; în timp ce sub domnia Ptolemeilor exista un foarte mic număr de negustori în stare să cuteze a întreprinde o asemenea traversare și să facă comerț în acea regiune.

Tot așa face și poetul Fortunat, acel italian din Treviso devenit în 597 episcop de Poitiers, când povestește în cartea sa *Viața Sfântului Martin* lungul voiaj la Ravenna a evanghelizatorului galilor: drumul trece prin Paris, Soissons și Reims, depășește Rinul, urmează Dunărea, traversează Alpii, parcurge regiunea Friuli. Dar Fortunat nu uită primejdiile drumului și propune variante pentru cazurile de insecuritate: poate să fie necesar să se ocolească Bavaria, ba chiar să se aleagă, pentru coborârea spre Pad, între Adige la vest și Tagliamento la est, cu alte cuvinte între drumul prin Verona și cel prin Friuli.

Totuși, foarte curând, se imaginează o altă reprezentare decât cea a unui drum cu împrejurimile sale. Iar geometrul Hiparh din Niceea preconizează, în secolul al II-lea î.Hr., luarea unor repere astronomice capabile să limiteze deriva datorată erorilor acumulate asupra distanței ca și asupra orientării. Același Hiparh propune și experimentează un recurs sistematic la triangulație pentru a asigura ortometria unei veritabile geometrii cu două dimensiuni. Astfel se va regăsi, în plan orizontal, această evaluare a unghiurilor care este deja, în plan vertical, principalul mijloc al oricărei înțelegeri a universului.

SFERA

Că Pământul e rotund, nimeni nu se îndoiește. Pentru toți observatorii umbrei sale lăsate de soare, sfericitatea planetei este un lucru evident. Așa cum va spune în secolul I Strabo, putem admite aceasta dacă raționăm asupra „tendenței corpurilor spre mijloc” sau a „inflexiunii fiecărui corp spre propriul său centru de gravitație”, dar sfericitatea este cât se poate de ușor perceptibilă după ceea ce vedem pe mare sau pe cer: fiecare a făcut experiența orizontului care se îndepărtează când punctul din care privim este mai ridicat.

Ionienii, chiar din secolul al VII-lea, întrevăd realitatea, deși consideră Pământul un disc, ceea ce-l va face pe Herodot să-i ironizeze. În secolul următor, un discipol al lui Tales, Anaximandru din Milet, constată curbura meridianului și imaginează un cilindru, ba chiar o sferă. În secolul al V-lea, filosofii pitagoricieni socotesc că Pământul nu poate să fie decât rotund, fără să avanseze însă argumente veritabile. În secolul al IV-lea, navigatorul Pytheas notează uimitoare variațiuni ale duratei zilei la latitudinile înalte ale Atlanticului de Nord: lungă noapte de iarnă, soarele de la miezul nopții vara, toate acestea nu se potrivesc cu un Pământ plat. Din acest moment, sfera este admisă de toți, atât de Platon cât și de Aristotel, care notează diferențe de înălțime a stelelor la orizont în funcție de latitudine și diferența dintre orele la care răsare soarele în funcție de longitudine. Este momentul în care matematicianul și filosoful Eudoxos din Knidos clarifică teoria celor două sfere întrepătrunse, cea a Pământului și cea a cerului, și precizează noțiunile fundamentale de localizare pe sferă, longitudinea măsurabilă cu greu, latitudinea și cercurile tropicale măsurabile în termeni de arc în raport cu un ecuator definit el însuși în funcție de nord. Eudoxos – care nu trebuie confundat cu navigatorul Eudoxos din Cizic – se înșală mult când dă soarelui un diametru egal cu de nouă ori cel al lunii, iar sistemul lui de măsurare este tot atât de complicat ca felul în care concepe organizarea spațiului stelar. Cel puțin el precizează păianjenul cadranelor solar orizontal, adică o figurare lineară a unui ciclu anual pe care, cu mult înainte de astronomii lui Cezar, îl socotește la trei sute șaiszeci și cinci de zile și șase ore. Soarelui, Eudoxos îi atribuie trei sfere concentrice care se învârt în sens opus, una pentru mișcarea cotidiană, alta pentru mișcarea anuală, a treia pentru a corecta detaliile mișcării. Ca și celelalte planete, Pământul se mișcă tot prin intermediul a trei sfere. Cosmografia lui Eudoxos din Knidos rămâne un model de o complicație inutilă. Dar sfericitatea corpurilor cerești este în acest caz esențială, iar Pământul, care apare aici ca fiind centrul universului, este realmente o sferă printre sfere.

Rămâne de aflat ce se petrece la suprafața acestei bile. În secolul al II-lea, când gramaticianul Crates din Mallos se preocupă să figureze pământurile existente la suprafața globului, el se gândește deja la o rută occidentală din Peninsula Iberică spre India. Idealul lui Cristofor Columb poate fi acum imaginat.

Cei care notează slaba curbură a pământurilor limitate de orizont nu pot renunța la o idee ambițioasă: această curbură permite calcularea imensității planetei. În termeni științifici, aceasta vrea să însemne măsurarea meridianului pornind de la arcul perceptibil. Vor concura la aceasta înălțimea stelelor ca și umbra lăsată de înălțimile bătute de soare. Încă din secolul al IV-lea, Eudoxos din Knidos precizează mijloacele acestei estimări. Observarea stelelor e mai importantă decât cea a soarelui. Călătorii, tovarășii lui Alexandru în special,

care străbat marile spații ale lumii cunoscute, înmulțesc releveele înălțimilor astrale, iar navigatorul Pytheas Massaliotul poate indica, pentru țările și orașele pe care le întâlnește în peregrinările sale, o latitudine destul de puțin îndepărtată de realitatea pe care o cunoaștem. Enciclopedistul aristotelian Dicearc combină coordonatele latitudinii și longitudinii, cu toată imprecizia legată încă de o longitudine concepută pornind de la sferă și nu de la faptul că, Pământul fiind rotund, distanțele de la est la vest sunt în mod necesar măsurabile în grade de arc. Latitudinea perceptibilă duce la longitudinea imaginabilă. Dar calculele de latitudine sunt dependente de erorile de observație pe care le multiplică instrumentele aproximative. A viza o stea nu este o operațiune ușor de făcut cu ochiul liber.

O mai mare precizie e atinsă de îndată ce sunt puse în joc umbrele lăsate de soare. Totuși trebuia să se dispună de o referință învariabilă în înălțime ca și în orientare. Eratostene din Cirene, unul dintre primii conducători ai Bibliotecii din Alexandria, este cel dintâi care a făcut, la sfârșitul secolului al III-lea, experiența comparării înălțimii soarelui într-o aceeași zi – solstițiul de vară – în două orașe relativ îndepărtate, Alexandria și Syen (astăzi Assuan), unde soarele este atunci la zenit; tot Eratostene e cel care a dedus că Syen este situat pe tropic. Cu aproape patru grade amplitudine în observație, Eratostene poate să se încumete la un calcul al cărui rezultat uimește și astăzi: el socotește meridianul la 252 000 de stadii egiptene, adică la 39 690 de kilometri de-ai noștri. Cu alte cuvinte, el măsoară globul cu o eroare egală cu cel mult distanța de la Paris la Nancy.

Niciodată nu se va merge cu precizia mai departe de atât. Se încearcă un relevu al înălțimilor vizibile ale lui Canopus, steaua cea mai strălucitoare după Sirius. Canopus este socotită steaua egiptenilor pentru că ea determină constelația – numită astăzi Carena – care este considerată în Egipt corabia lui Osiris și în Grecia cea numită Argo, acea corabie a lui Menelau, al cărei cârmaci, Canopus, și-ar fi sfârșit zilele în Egipt. Or, Canopus, care este situată în emisfera australă, apare la orizontul Rodosului. Măsurându-i înălțimea la o aceeași dată în Rodos și la Alexandria, unde Canopus atinge la apogeul său o înălțime egală cu un sfert dintr-un semn al zodiacului, adică $7^{\circ}30'$, marele matematician Posidonius, prieten cu Cicero și Pompei, va crede că i-a dat meridianului o măsură incontestabilă. De la Rodos la Alexandria s-ar număra sfertul unei doisprezecimi, adică a patruzeci și opta parte a meridianului, ceea ce i-ar da acestuia o valoare excesivă: 53 437 de km. Posidonius s-a înșelat, în observațiile sale, cu două grade.

Amestecând, într-o aceeași preocupare, estimarea latitudinii și observarea lungimii variabile a zilei și a nopții, astronomii însărcinați de Cezar să reformeze calendarul – printr-o mai bună acordare a anului civil cu anul solar,

care va duce, începând din anul 46 î.Hr., la anul bisect – eșuează în tentativa de a preciza lungimea meridianului mai bine decât a făcut-o Eratostene. Două secole mai târziu, egipteanul Claudius Ptolemaios – Ptolemeu – revine asupra calculului eronat al lui Posidonius, dar se înșală și el și reduce cu un întreg sfert meridianul lui Eratostene. Antichitatea se va rezuma la aceasta, cu o serioasă eroare asupra meridianului, și deci asupra latitudinilor. Cu toate acestea, se cuvine să reținem că nici unul dintre astronomii și matematicienii greci și latini, fie că sunt din Europa, fie din Orient, nu mai pun sub semnul întrebării, după secolul al V-lea, sfericitatea Pământului. Observarea cerului și a orizontului constituie o evidență.

PĂMÂNTUL IEȘIT DIN APE

Lucrurile merg mai puțin bine când e vorba să se știe ce există la suprafața globului. Unul sau mai multe continente? Unul sau mai multe oceane? Observarea cerului nu răspunde cu nimic la această întrebare, iar călătorii trebuie să se mulțumească cu ceea ce au văzut, cu ceea ce au atins.

Spre vest și în parte spre nord, s-au atins țărmurile oceanului. Descriind insulele din care credea că e formată Peninsula Scandinavă, Ptolemeu nu se întreabă nici o clipă, în secolul al II-lea, asupra a ceea ce ar putea să se afle dincolo. Acolo este capătul lumii. Luând în derâdere pretențiile lui Pytheas, care s-a fălit prin 330 că a atins nordul continentului, Polibiu îi reproșează în secolul al II-lea că încearcă să acrediteze ideea că a atins marginile universului, în timp ce Alexandru, spre est, n-a putut s-o facă. „Chiar dacă Hermes însuși ar spune că a făcut-o, n-ar fi crezut.“

Socotite escale în marea interioară care este Mediterana, insulele apar, la hotarele pământului ieșit din ape și ale oceanului, ca niște borne misterioase ale lumii oamenilor. Irlanda, Canarele, Ceylonul nu sunt baze pentru o descoperire a globului, ci sunt, deja ambigue prin natura lor, puncte terminus ale explorării pământurilor. Pământul este contrariul Oceanului. În vreme ce se găsesc pretutindeni mări pe care poți să le înconjori, nimeni n-a înconjurat Oceanul. El pare a fi sfârșitul tuturor teritoriilor ieșite la suprafața apei. El este o limită prin natură, nu prin poziție. Rezultă că el n-a fost încă atins la est, unde India rămâne sinonimă cu un teritoriu extrem, și este presupus că există la sud.

Se impune deci imaginea unui continent unic, văzut mai întâi ca circular de primii geografi greci, apoi ca o masă alungită de la est la vest, sau mai degrabă ca un complex alungit de pământuri ieșite din ape, pe care e comod să le grupezi în trei continente separate de obstacole naturale: Strâmtoarea Gades, cu alte

cuvinte Gibraltar, între Coloanele lui Hercule, Nilul sau Marea Roșie, după cum situăm sau nu întregul Egipt în Africa, și Thanais, cu alte cuvinte Marea Marmara. Aceste trei continente ajung toate la o Mediterană în mod hotărât concepută ca fiind centrul lumii locuibile și întrucâtva dilatată în consecință. Iar cuceritorii se fălesc, fără să se jeneze câtuși de puțin, că și-au întins imperiul până la marginile Pământului. Dar Europa, Asia și Africa aparțin într-adevăr aceluiași ansamblu de pământuri ieșite din ape, *oikumene*, cărora nu li se cunosc decât două margini din patru. Și Oceanul nu-i mai puțin unic, drept care romanii îi dau cu bună credință un chip alegoric, opozabil celui al Pământului.

Asupra acestui dreptunghi cu contururi rotunjite, toată lumea este de acord încă din secolul al V-lea. Herodot înșiră ideea unui continent circular. Aristotel vede pământurile ieșite din ape ca pe un ansamblu etalat de-a lungul unui fascicul de paralele: în linii mari, în jurul paralelei Rodosului (36° nord).

De la Eratostene la Ptolemeu, ansamblul pământurilor alungite la nord de ecuator nu este pus de nimeni la îndoială. „Este conform naturii“, susține în mod doct Eratostene – pe care Strabo nu-l contrazice în această privință – ca dimensiunea uscatului să fie sensibil mai mare de la răsărit la apus decât de la miazănoapte la miazăzi. Și Eratostene insistă asupra acestui punct: totul se află în emisfera nordică. Cealaltă trebuie să fie acoperită de apă.

Cât privește dimensiunile acestor pământuri ieșite din ape, aceasta este cu totul altceva. În latitudine, teoreticienii sferei extrapolează de la meridian la paralele sau cel puțin la ecuator. Globul ideal este destul de bine văzut, și ei nu se înșală prea mult asupra latitudinilor, din moment ce umbra gnomonului poate fi la fel de bine măsurată în orice loc. Întrucâtva astronom, Pytheas Massaliotul, în secolul al IV-lea, situează acea insulă Thule, despre care i-au vorbit marinarii insulari, la vreo șase zile de navigat la nord de Britannia, aproape de „marea înghețată“, la latitudinea „unde tropicul de vară se confundă cu cercul arctic“. Tropicul este, la $4/60$ din cerc, adică la 24° – în realitate la $23^{\circ} 26'$ – de ecuator, paralela unde se oprește cursa ascendentă a soarelui la zenit. Thule este deci, pentru Pytheas, pe paralela unde soarele, în punctul culminant al ascensiunii sale, atinge 24° deasupra orizontului. Ceea ce situează Thule la vreo 66° latitudine nord. Este, într-adevăr, latitudinea nordului Islandei, care, evident, e departe de a fi atinsă după o navigare de șase zile pornind din Britannia. Pytheas a înțeles, și aici, globul, dar el amestecă observațiile într-adevăr măsurate, povestirile greșit înțelese și laudăroșeniile care îi pun în valoare îndrăzneala. El, personal, n-a văzut soarele la miezul nopții, dar i-a calculat existența. Iar aluzia sa referitoare la marea înghețată lasă să se înțeleagă că a văzut cel puțin ghețurile plutitoare. Strabo se va inspira de aici, descriind „tot felul de meduze“ la suprafața apei.

Spre nord, lui Pytheas îi face neîndoios plăcere să tragă pământurile ieșite din ape spre pol. Mai rezonabili, Polibiu și Strabo vor socoti drept limită Irlanda, la justa latitudine de 54° . Expediția lui Agricola, care crede că a zărit Thule – poate să fi văzut atunci Insulele Shetland – când ajunge în anul 83 în Insulele Orkney, situează astfel spre 60° extremitatea septentrională a uscatului. Iarna se apropie. Agricola refuză să meargă mai departe. În secolul al II-lea d.Hr., geograful egiptean Ptolemeu alege mai degrabă cele șase zile pe mare decât soarele de la miezul nopții și face mai mare caz de observațiile lui Agrippa decât de poveștile lui Pytheas: el plasează Thule la 63° . La acea dată, nimeni n-a văzut acea Thule despre care vorbește toată lumea. Cel mult s-a zărit o cută pe un orizont cețos. Cu înțelepciune, Ptolemeu nu încearcă să facă imposibilul credibil: evitând orice realism inventat, el desenează insula cu contururile geometrice ale unui romb care nu lasă nici o îndoială asupra caracterului ipotetic al pământului legendar care ar fi capătul lumii și care, după Vergiliu, îi va face să viseze pe poeți.

Cu totul alta este problema de a ști până unde se întind, spre est și spre vest, aceste pământuri ieșite din ape. Încă Aristotel, în tratatul său *Despre Cer*, face înconjurul globului traversând pământurile cunoscute sau întrevăzute. „Nu este câtuși de puțin de neconceput că regiunea Coloanelor lui Hercule este aproape de India.” Eratostene se vrea mai precis când evaluează ansamblul pământurilor ieșite la suprafață la două șeptimi din glob, repartizate de-a lungul unui arc egal cu două treimi din paralela Rodosului: ruta cea mai scurtă din Spania în India, Extremul Orient cunoscut, trece prin vest. Ținând seama de o emisferă australă ocupată în întregime de ocean, această estimare lasă pământurilor 57% din emisfera nordică. Se știe că, pentru cele două emisfere reunite, pământurile ocupă în realitate 29,2% din glob. Calculul lui Eratostene ignorând existența Americii este deci într-un total excesiv, atât în ce privește raportul dintre pământ și glob, cât și în ce privește distanța de la Ind la Gibraltar, inferioară în realitate unui sfert din paralelă.

Pe timpul lui August, harta lui Agrippa confirmă în mod supărător aceste erori, reduce la mai nimic Europa de Nord, întinde excesiv pământurile spre vest și spre est. Ceea ce prezintă ea, este Europa în fața Africii, aceasta figurând deasupra Europei. Nu-i deloc de mirare că, pentru cartograful lui Agrippa, Europa Mediteraneană este centrul lumii și, oricum, centrul pământurilor ieșite din ape.

Geografii sunt de altfel foarte conștienți de incapacitatea lor de a măsura cu precizie dimensiunea pământurilor sau mărilor despre care ei, la drept vorbind, n-au decât o viziune parțială. Aceasta explică pasiunea de care sunt cuprinși de a măsura circumferința Pontului Euxin, această Mare Neagră căreia harta de la Dura-Europos îi dă o formă circulară, ușurând astfel înțelegerea

problemei, fără să ofere o apreciere exactă a distanțelor nautice. Și chiar în privința unei Mări Negre, al cărei ocol l-au făcut cu ușurință, romanii se înșală serios. De îndată ce se înalță punctul de observare, eroarea este și mai mare. La suprafața planetei, Europa, și în special Europa Mediteraneană, este întotdeauna supradimensionată. Nu se va observa decât în secolul al XVI-lea un lucru care va da peste cap visele și îndrăznelile: prin est, India este cel mai aproape de Spania.

Unii se gândesc și la un drum meridional, un drum maritim care să ocolească Africa și să permită să se meargă din Mediterana în Oceanul Indian, altfel decât pe drumurile caravelor a căror lungime, încetineală și lipsă de confort sunt cunoscute. Legende se interferează aici cu observația și calculul. Strabo relatează fără să clipească o aluzie a lui Posidonius, care ar fi cunoscut un navigator negustor, Eudoxos din Cizic, care ar fi auzit spunându-se în Egipt că o epavă găsită în Marea Roșie era ceea ce rămăsese dintr-o corabie din Gades, Cádizul nostru. Iar Posidonius propune, fără să insiste cu adevărat, navigarea din Spania spre Marea Roșie prin sud. Iluzia este aceeași pentru nord: dacă pământurile înălțate din ape sunt un fel de insulă, ar trebui să se ajungă din Caspica în Marea Irlandei. Toată lumea vorbește de Coloanele lui Hercule din nord, pe care nimeni nu le-a văzut, chiar dacă cele din vest sunt bine cunoscute. Unul dintre căpitaniii lui Alexandru, Patrocle, este categoric: oceanul din nord permite să se meargă din est în vest, tot așa cum oceanul oriental trebuie să permită să se lege India de Caspica, pe care el o consideră golf.

Din considerente de comoditate distingem continente la drept vorbind unite. Nu același lucru se întâmplă cu regiunile climatice pe care, potrivit celor spuse de călători, ca și simplei observări a înălțimii aparente a soarelui, geografii se străduiesc să le definească având în minte două idei. Una e teoretică: cu ce seamănă țările care se succed de-a lungul meridianului? Alta e practică: până unde se poate merge spre sud? Totul se reduce la o întrebare: se poate închipui ocolirea Africii? Posidonius, în secolul I î.Hr., se folosește deja de clasificarea modernă având ca repere tropicele și ecuatorul, aceste paralele speciale stabilite încă în secolul al IV-lea de Eudoxos din Knidos și între care se efectuează cursa aparentă a soarelui la zenitul lui zilnic. Tropicul, va spune Strabo, este locul unde, la solstițiul de vară, gnomonul nu lasă umbră la prânz. Din punct de vedere astral, tropicul nu pune nici o problemă. Cu totul altfel stau lucrurile din punct de vedere uman: orice bun mediteranean își dă seama ce înseamnă soarele la zenit. Pentru Posidonius, zona intertropicală este caldă, dar locuibilă, deci poate fi străbătută. În generațiile următoare, Strabo ca și Ptolemeu sunt categoric de părere opusă: ecuatorul este de nelocuit.

Printre toți cei care încearcă să conceapă, să măsoare și să reprezinte globul, un spirit original se revoltă împotriva acestei viziuni a unei mase de

pământuri alungite la nord de ecuator. El se numește Crates din Mallos și nu este nici matematician, nici astronom. Crates este un filosof. Pe la mijlocul secolului al II-lea î.Hr., el extrage din ideea pe care și-o face despre echilibrul universal cea a unei pluralități a pământurilor locuite pe suprafața globului. Ca totul să fie grupat așa cum o vor Eratostene și cei asemenea lui, i se pare un lucru neverosimil. Ansamblul pământurilor mai mult sau mai puțin cunoscute fiind ceea ce este, pe glob există loc pentru alte trei ansambluri. Pământurile cunoscute capătă pentru el aspectul a patru semicercuri – câte două în fiecare emisferă – având toate diametrul lor orientat spre un ecuator ocupat de o mare sau mai degrabă de un braț al oceanului. Dar Crates, care raționează ca un filosof, redevine realist când consideră imposibilă călătoria spre alte pământuri: este excesiv de cald la ecuator.

Construcția este prea intelectuală pentru a convinge. Cu mai mult bun-simț, Strabo judecă simplu, pe vremea lui August, că nimic nu garantează o mare liberă între Spania și India și că Eratostene, fără-ndoială, s-a cam pripit neconsiderând nici un moment că ar putea să existe aici și alte pământuri ieșite din ape.

Împreună cu matematicienii, Eratostene susține că pământul locuit alcătuiește aproximativ un cerc, care are tendința de a se închide singur, în așa fel încât, dacă imensitatea Oceanului Atlantic n-ar fi o piedică, am putea să mergem pe mare din Iberia până în India. Ar fi de-ajuns să se urmeze aceeași paralelă și să se parcurgă secțiunea rămasă, odată eliminată distanța definită mai sus, adică ceva mai mult de o treime din circumferința totală...

Or, și aici Eratostene greșește. Raționamentul pe care și-l face în legătură cu zona noastră temperată, din care lumea locuită reprezintă o fracțiune, este poate un raționament corect în ochii matematicienilor. Dar în ceea ce privește lumea noastră locuită! Noi numim lume locuită lumea pe care o locuim și o cunoaștem. Vom admite că în zona temperată pot să existe două lumi locuite, sau mai multe, și aceasta îndeosebi la înălțimea paralelei Atenei, în partea pe care Eratostene o descrie ca fiind peste Atlantic.

Totuși, nimic nu avea să interzică înconjurul complet al globului, și Strabo, care nu crede într-o împărțire absolută a oceanului în două mări, care va fi dovedită totuși șaisprezece secole mai târziu, subliniază caracterul relativ al imposibilității.

Ar trebui mai degrabă să se creadă că Oceanul este confluent și continuu. Într-adevăr, navigatorii care au pornit în acest circuit, dar au făcut calea-ntoarsă, spun că nu un continent a fost obstacolul care.

împiedicându-i să meargă mai înainte, i-a silit să se întoarcă din drum, ci pustietatea și singurătatea, cu toate că marea le oferea în continuare drum de trecere.

Cristofor Columb e încă departe. Tehnicile de navigație nu permit să se închipuie o asemenea navigație cu spatele la continent.

Cu excepția lui Crates, pe care nimeni nu-l ia în serios, în afara câtorva filosofi înclinați, în virtutea spiritului stoic, să îndepărteze absolutul unei unice lumi locuite, toată lumea este deci într-un tot de acord: pământurile locuite sunt o masă alungită în emisfera nordică. Părinții Bisericii le vor ține isonul filosofilor greci din alte motive: Creația este unică și e greu de considerat că descendenții lui Adam s-ar putea afla în continente separate printr-o căldură imposibil de traversat. În schimb, toată lumea este de acord asupra unui punct: fie că există sau nu un continent austral la sud de ecuator, ar trebui să fie posibil, dacă n-ar fi căldura, să se ocolească pe la sud pământurile cunoscute. Ideea își va croi drum, până în vremea lui Vasco da Gama: trebuie să existe o „trecătoare“. Va trebui să se găsească de asemenea, traversând oceanul, un drum spre India. Dar nimic nu spune că n-ar trebui pentru asta să fie înconjurată și alte pământuri locuite. India este la vest, ca și la est. Dar oare drumul e liber? Problema nu mai are nimic științific. Ține numai de navigatori și de îndrăzneala lor.

REPREZENTAREA SPAȚIULUI

Una este să știi că un glob e ocupat de pământuri ieșite din ape, cu mările lor interioare, și de ocean. Altceva este să reprezinți ținuturile cunoscute în acest ansamblu de pământuri. Se face simțită, în toate privințele, nevoia unei figurări. Trebuie să se cartografieze. Guvernanții și conducătorii militari vor ca teritoriul lor să fie reprezentat în sine și în raport cu altele. Obiectivul strategic este evident: încotro să meargă, pe unde să treacă, pe ce să se bazeze? Cu timpul, tendința se schimbă. Ce să cucerească? De unde vine primejdia? Strabo înmulțește exemplele.

Flota lui Agamemnon, fiindcă a jefuit Mysia în locul Troadei, s-a întors dezonorată. Perșii și libienii, luând strâmtoarele drept golfuri oarbe, au fost în pragul unor mari primejdii și au lăsat în urma lor trofee ale nebuniei lor.

Obiectivul economic nu e de trecut cu vederea: unde sunt resursele naturale, piețele, posibilele încrucișări de drumuri? O dată cu instituirea statelor organizate, există un obiectiv fiscal cu profunde consecințe cartografice: ce

oameni și ce popoare să fie impozitate, ce traficuri să fie controlate și taxate, ce drumuri să fie supuse monopolului și impozitării?

Harta devine repede un simbol. Cunoaștem, datorită lui Pliniu, harta murală a Imperiului roman figurată, potrivit dorinței testamentare a lui Agrippa, ginerele lui August, sub Porticul Câmpului lui Marte. Și multe tablouri murale suprapuse sunt reprezentarea lumii cunoscute de Roma cu câțiva ani înaintea erei noastre. Genul, pe vremea aceea, nu este nou, iar grecii au desenat adeseori lumea pe suprafețe plane, tot așa cum au reprezentat-o pe sfere. Ceea ce este esențial aici e amplasamentul: în apropiere de Altarul Păcii.

Ideea va supraviețui, și se va face uz deseori de semnificația simbolică a lumii ca mărturie publică a suveranității. Hărțile victoriei vor fi expuse în temple. Hărțile imperiului vor concura la glorificarea împăratului. Numeroase orașe își vor avea mapamondul lor, semnificativ prin apartenența la universul politic definit ca imperiu. Harta este echivalentul lui *Res gestae*, povestirea faptelor de vitejie. Nu este de neglijat nici ceea ce o asemenea figurare le închină celor care au schimbat lumea, temporal ca și spiritual. Tineretul găsește aici lecții de civism, administratorii un mijloc de cârmuire. Lumea creștină va găsi aici într-o bună zi reprezentarea sa spațială, iar Casiodor va preconiza amenajarea de hărți murale pentru instruirea tinerilor călugări.

Trebuie cu atât mai mult să știm să reprezentăm pământurile înălțate din ape. Să se localizeze țările și orașele din nord la sud este ușor. În pofida unei incertitudini asupra valorii gradului, latitudinile sunt destul de bine cunoscute. Longitudinile, în schimb, sunt cel puțin incerte. Pe pământ, această insuficiență a reperajului este atenuată prin măsurarea distanțelor. Se numără zilele de mers. Dacă e necesar, se numără pașii. Romanii vor merge până la a-și jalona rutele cu borne militare. Navigatorii, în același timp, își mărturisesc neputința de a evalua corect distanțele pe mare, în lipsa instrumentului care va permite măsurarea longitudinilor, dar ei știu foarte bine prețul unei identificări precise a reperelor de pe litoral – jaloane costiere după care se iau aliniamentele – pentru a nu multiplica releveele, descrierile și desenele țărmurilor și ale punctelor lor remarcabile. Cartografii care realizează tablourile murale de pe Porticul lui Agrippa știu destul de bine care sunt, cel puțin pentru Mediterana, contururile pământului ieșit din ape. .

În ceea ce privește fluviile, cu bună știință meandrele se contopesc, iar inflexiunile cursului sunt total necunoscute. Cel care navighează vede fluviul în lungimea sa reală, nu în traseul prin teritoriul pe care îl străbate: cursul i se pare linear. Cel care străbate fluviul taie meandrele și elimină serpuirile coturilor. E prea fericit când informațiile date de barcagii îi permit să se asigure asupra identității pe care adeseori o ascund denumirile diferite folosite pentru același curs de apă de popoarele riverane. Abia în vremea lui August geografii romani capătă dovada că fluviul care se varsă în Marea Neagră și fluviul care limitează

în Germania înaintarea legiunilor este unul și același: Dunărea. Va trebui să treacă multă vreme pentru a avea asemenea certitudini în privința fluviilor al căror curs superior este cunoscut în Europa Centrală și despre care se vorbește că s-ar vărsa în Marea Nordului sau în Baltica. Pentru cele mai multe, geografii nu cunosc decât porțiuni, pe care nimeni n-ar ști să le lege între ele. De la Caspica la Marea Nordului, ruta fluviilor rămâne incertă. Tot așa, unitatea Nilului scapă observației pe distanță scurtă.

Totul se rezumă destul de des la liste de coordonate ca aceea pe care o procură Ptolemeu în secolul al II-lea și la alinamente de orașe, reprezentate în „itinerare” unde esențialul se reduce la două informații: succesiunea etapelor și distanța care le separă. Cele mai bune exemple sunt *Itinerarul Antonin* și *Tabla lui Peutinger*, această hartă din secolul al III-lea sau al IV-lea cunoscută prin copia medievală descoperită la Speyer în 1494 de umanistul german Konrad Peutinger.

Călătorul este interesat să știe de cât timp are nevoie ca să meargă pe uscat de la o cetate la alta sau pe mare de la o insulă la alta. Pytheas dă, în secolul al IV-lea, calculate în zile de mare, distanțele unei navigații în largul coastelor norvegice. Marinarul vrea să știe unde să facă escală. Că ruta ocolește, nu-i pasă: el n-are cum să se îndepărteze de coastă. Configurația acesteia îi este, în schimb, foarte utilă și nu-i este indiferent să cunoască, în afara succesiunii escalelor, locul și importanța promontoriilor pe care trebuie să le ocolească, ba chiar posibilitatea de a tăia pe drumul cel mai scurt un golf sau un liman. Marinarul vrea să aibă o reprezentare a spațiului, nu o simplă prezentare a etapelor zilnice. Răspunsul cartografilor este „periplul”, o hartă în care – fără să se alinieze în mod obligatoriu ca într-un itinerar – etapele se ordonează într-un spațiu cu două dimensiuni.

În secolul al II-lea, deja, se știe cum să se îmbine cele două deziderate pentru a avea asupra unei regiuni o privire mai largă, în care să figureze totodată amănuntul accidentelor topografice și al posibilităților de etapă sau de escală și plasarea lor într-un ansamblu. Este bine cunoscut un exemplu care reflectă ceea ce se putea realiza în anii 200 într-o provincie îndepărtată. Impropiu denumită „scutul” din Dura-Europos (Siria), și provenind fără îndoială de la un stabiliment de comerț de la Pontul Euxin, această pictură pe piele de oaie prezintă într-un spațiu sistematic circular – fiindcă orice hartă este circulară în măsura în care este și lumea și scutul lui Ahile –, dar în ordinea în care le întâlnește corabia care urmărește coastele, chiar dacă nu într-o proporție exactă a distanțelor, porturile și gurile de vărsare în Marea Neagră. Fragmentul conservat lasă să se vadă Dunărea, Meotida, cu alte cuvinte Marea Azov, și Tanais (Donul) care se varsă în aceasta.

Aici nu mai e vorba să figureze etapele unei rute, terestre sau maritime, iar orașele pe care le reprezintă o casă pe coastă sunt uneori situate la distanțe de șaizeci sau optzeci de mile romane, cu alte cuvinte cu mult mai mari decât

permite o zi de mers sau de navigat. Ideea preconcepută de simetrie dăunează Lă realității și în orice caz utilizării practice. Cartograful a plasat porturile și est arele în ordine, în jurul cercului, fără să se sinchisească de nimic altceva decât să găsească față-n față cu Marea Azov acel Helespont (Marea Marmara) care echilibrează în mod fericit compoziția.

La urma urmelor, Pliniu nu se preocupă să citeze într-o ordine geografică, așa cum va face Strabo, orașele pe care le enumeră. Reprezentarea spațiului este un lucru, precizia altul. Pretinsul scut de la Dura-Europos aparține, desigur, unui alt gen decât itinerarul sau periplul. Dar, fiindcă această hartă a Pontului Euxin cuprinde în ansamblul ei lumea pe care o cunoaște și în care trăiește un om sau o societate, ea deschide calea a ceea ce va fi reprezentarea adevărată a spațiului, cartografiei nautice a Evului Mediu, „portulanului“.

Harta de la Dura-Europos alocă același interval unor distanțe care n-au aceeași măsură. Într-adevăr, ea aliniază porturile. Cât despre drumurile terestre, itinerarul le reprezintă ca drepte aproape paralele, ceea ce face o asemenea hartă inutilizabilă celui care vrea să meargă dintr-un oraș într-altul. Dar aceasta nu-i o problemă pentru cel care vrea în primul rând să reprezinte un drum cu etapele sale aliniate, sau legăturile Orașului, Roma, cu provinciile sale.

Pământul e un glob, harta e o suprafață. Cei care intenționează să dea spațiului o reprezentare precisă se găsesc, foarte repede, confrunțați cu problema bine cunoscută a proiecției. În secolul al III-lea, Eratostene – inventatorul cuvântului „geografie“, care înseamnă desenul pământului – se considera fericit de utilizarea unei proiecții cilindrice deja utilizate cu trei sute de ani mai înainte de precursorul Anaximandru, și care va fi, de asemenea, în secolul al XVI-lea, proiecția lui Mercator. La drept vorbind, concepând pământurile ieșite la suprafața apei ca un spațiu întins de la est la vest și lăsând în necunoscut oceanul de la nord, geografia lui Eratostene se mărginește la zona globului, pentru care gravele inconveniente ale proiecției cilindrice nu apar câtuși de puțin. Vor fi văzute mai ales când se va ajunge la reprezentarea la aceeași scară a diferențelor de longitudine pe paralela Congoului și pe cea a Groenlandei.

La două secole după Eratostene, Strabo mai folosește încă proiecția cilindrică, cea mai comodă pentru cel care nu privește prea îndeaproape Dunărea și se interesează mai ales de distanțe spre Spania ca și spre Orient.

Lanțului muntos situat în apropiere de Colhida și de Euxin – și, în consecință, la o distanță de India de mai mult de treizeci de mii de stadii – grecii i-au dat numele de Caucaz.

Harta murală a Porticului lui Agrippa se va mărgini aici, și ea. Exemplul va fi urmat. Toate itinerarele pe care și le transmit și le întocmesc agenții admi-

nistrației imperiale, căpeteniile armatei sau întreprinzătorii comerciali adoptă acest punct de vedere, devenit celebru prin *Itinerarul Antonin*: de ghid spre uzul romanului care pornește la drum spre o provincie îndepărtată.

Deja geografii au inventat proiecția conică. Pentru o hartă amănunțită, ea are toate virtuțile. Ptolemeu o preconizează ca singurul mijloc de a reprezenta cu adevărat spațiul. Dar se încurcă în propria-i contradicție când vrea „să arate pământul în toată întinderea care i se cunoaște” și nu reușește, se pare, să-i organizeze pe cont propriu o utilizare sistematică. Iar Strabo, care cunoaște bine proiecția conică, renunță la ea din simplul motiv că i se pare nepotrivită pentru a reprezenta un spațiu larg.

Nici unii, nici ceilalți nu găsesc până la urmă o soluție decât în decupaj. Eratostene compartimentează în regiuni mai mult sau mai puțin naturale viziunea sa asupra lumii și face astfel tolerabilă distorsiunea inerentă cilindrului. Harta lui Agrippa e făcută din tablouri murale suprapuse sub Portic. Astfel, desenații pot să dea aici o vedere detaliată a profilului coastelor și să încerce să retraceze contururile câtorva mari fluvii. Cartografii se vor mulțumi multă vreme, și până în epoca modernă, cu o fragmentare care privilegiază distanțele scurte, dar face iluzorii racordările.

DESCRIEREA LUMII

Iată situația în privința reprezentării. Rămâne de aflat ceea ce se întâlnește în spațiu. Geograful și călătorul abordează lucrurile în același mod: de la hartă trecem la descrierea oamenilor, orașelor, utilităților. Negustorul notează resursele, soldatul menționează obstacolele și fortărețele. Iar navigatorul Pytheas – inspirându-se din spusele altora ca și din propria lui experiență – nu omite nici soarele de la miezul nopții, nici lunga noapte care se observă în Insula Thule, la șase zile la nord de Marea Britanie.

Scriitorii se apucă de lucru. Încă din secolul al V-lea, Herodot amestecă în compilația sa de povești, legendare sau certe, ale popoarelor întâlnite o tentativă de explicare a situațiilor lor din acel moment, ba chiar a realităților economice. Agatharchides din Knidos redactează o carte *Despre Marea Roșie* și Arthemiodor din Efes *Geograficele*, care înșiră itinerarele cunoscute și punctele lor mai de seamă. Posidonius mărește numărul referințelor în cursul propriilor sale călătorii, descriind Egiptul, Galia, Spania. El caracterizează popoarele, pe celți în special, care îi atrag atenția prin deosebirile față de lumea greco-latină.

Câți geografi, atâtea inventare. Unii încearcă să formuleze un punct de vedere mai cuprinzător. Apar câteva opere mari, care vor fi citate până în plin Ev Mediu. Inspirându-se din lecturile sale, ca și din observațiile proprii și cele ale aghiotanților săi, Cezar înțelege să dea în *Comentariile* sale o vedere de ansamblu

a țărilor și populațiilor barbare ale Galiei, Germaniei și Britanniei insulare. În mai multe lucrări, Varro din Reate, astăzi Rieti, face, în aceeași epocă, o descriere a litoralurilor, estuarelor și porturilor care nu este o simplă înșirare de nume, fiind o adevărată geografie costieră. Pliniu cel Bătrân se va inspira cu prisosință din ea, în anii 50 după Hristos, pentru sinteza sa asupra universului, în care se combină descrierea fizică și relatarea fenomenelor umane.

Între timp, Strabo formulează, într-o vastă *Geografie*, scrisă în grecește, dezideratul ambițios al unei însumări de cunoștințe utile cărmuirii Romei extinse până la limitele lumii accesibile. Și al organizării unei cantități de informații considerabile, în care figurează descrierea fizică a țărilor, bazele demografice ale dezvoltării și politicii lor, analiza resurselor și dinamicii economiei.

Considerată în raport cu climatul și natura solului, Persia cuprinde trei zone: prima zonă, maritimă, toridă, nisipoasă, săracă în alte produse decât fructele palmierilor, poate măsura între 4300 și 4400 de stadii și se oprește la Oroatris, cel mai mare fluviu al ținutului; a doua, deasupra acesteia, bogată în produse de tot felul, este alcătuită din câmpii și excelente pășuni și înzestrată din belșug cu râuri și lacuri; a treia, boreală, rece și muntoasă, este locuită de ciobani sau conducători de cămile.

Strabo nu-i uită pe cei ce vor folosi imediat *Geografia* sa: el merge până acolo încât formulează judecăți strategice.

Europa este bine înzestrată de la natură, alcătuită în întregime dintr-un fel de mozaic de câmpii și de munți, astfel încât coexistă pretutindeni tendința țărănească și socială și instinctul războinic. Cel care domină este primul element, cel care înclină spre pace. De asemenea, Europa guvernează asupra ansamblului datorită influenței popoarelor sale dominante, grecii mai întâi, macedonenii și romanii apoi.

Astfel, atât pentru pace cât și pentru război, Europa este în întregime autonomă. Ea posedă o rezervă inepuizabilă de oameni ca să se bată, ca să lucreze pământul și ca să administreze cetățile.

O altă superioritate a ei constă în faptul că produce fructele cele mai bune, cele care sunt absolut necesare existenței, ca și toate minele utile. Ea nu aduce din exterior decât parfumuri și pietre de mare preț, care, fie că lipsesc, fie că sunt din belșug, nu contribuie cu nimic la fericirea vieții noastre. Europa hrănește, de asemenea, numeroase turme, dar puține animale sălbatice.

Când ajunge la aprecieri în legătură cu harta, Strabo devine descriptiv. Este evident că are sub ochi o hartă atunci când compară Peninsula Iberică

cu o piele de bou întinsă, al cărui grumaz s-ar continua până în Galia și ar fi tăiat de Pirinei. Este, firește, la largul lui atunci când e vorba de o țară pe care o cunoaște bine.

Munții foarte înalți care sunt Alpii desenează o linie circulară a cărei curbă este întoarsă spre câmpia celtă și spre lanțul Cemnen, iar partea scobită spre Ligistica și Italia. Ele adăpostesc în munții lor diverse populații, toate de rasă celtă, cu excepția ligienilor. Aceștia sunt de rasă diferită, deși au un mod de viață foarte asemănător. Ei ocupă partea Alpilor care ajunge la Apenini și dețin și o parte din Apenini, lanț de munți ce se întinde de-a lungul întregii Italii.

Geograful e mai stânjenit atunci când descrie ținuturi îndepărtate. Informațiile se adună în acest caz, mai mult sau mai puțin grămadă, iar el le triază prost. Distingând cele patru vârfuri ale masivului Ida, care poartă numele de Olimp, chiar dacă există un alt Olimp în vecinătate, Strabo evocă pe neașteptate „sunetul flautului, zornăitul șerpilor cu clopoței, chimvalelor și tobelor, strigătele modulate, strigăturile și bătutul din picioare” prin care se caracterizează diferitele categorii ale slujitorilor cultelor olimpiene. Stigmatizând moravurile siginilor din Caucaz, el observă că aceștia îi imită în general pe perși, dar folosesc „niște cai mici, proști, cu pielea păroasă, inapți pentru călărit”. Dar, cu toate că respinge ideea existenței animalelor monstruoase descrise de Megasthen, ezită, atunci când menționează obiceiurile diferitelor țări, să înlăture trăsăturile miraculoase „pe care toată lumea le repetă” și pe care le știe de neverificat.

Derbicii adoră pământul și nu jertfesc și nici nu mănâncă animalele femele. Bătrânii care au trecut de șaptezeci de ani sunt omorâți, iar rudele lor cele mai apropiate le devorează trupul. Femeile bătrâne sunt sugrumate, apoi îngropate. Bărbații morți sub șaptezeci de ani nu sunt mâncați, ci îngropați.

La fel se vorbește de anumite popoare la care oamenii se străduiesc să-și alungească pe cât posibil capul, în așa fel încât fruntea să devină destul de proeminentă pentru a acoperi și a umbri astfel bărbia.

Același Strabo devine însă critic când trebuie să vorbească de amazoane. Ba mai mult, autorul *Geografiei* încearcă să pună naivitatea în seama istoricilor. Ceea ce spune despre acest subiect, „potrivit anumitor istorici” – în speță Teofan, Metrodor și Hipsicrate –, este redactat cu prudență la modul condițional, ceea ce nu-l va împiedica pe Cristofor Columb să aibă în minte povestea amazoanelor atunci când i se va vorbi de Insula Femeilor. Strabo dă totuși dovadă de prudență.

Povestirile referitoare la amazoane sunt cu totul speciale. În cazul tuturor celorlalte popoare, într-adevăr, mitul și istoria își au fiecare propriul lor domeniu, clar delimitat. Se numește mit ceea ce este antichitate, fabulă sau miracol, în timp ce istoria se leagă de adevăr, fie că evenimentul e vechi sau recent, și nu include, cu rare excepții, nimic miraculos. Când este vorba însă de amazoane, se enunță pentru timpul prezent aceleași povestiri fantastice și imposibil de crezut ca acelea din timpurile antice. Cine va crede într-adevăr că o armată, o cetate, un popor alcătuit din femei va putea vreodată să se constituie traîníc fără bărbați?

Cu toate acestea, Strabo încearcă să procure pentru regiunile și orașele pe care le descrie date măsurabile, punând la un loc cel mai ades înălțimile astrale ale astronomilor cu distanțele călătorilor.

În Bizanț, ziua cea mai lungă durează cincisprezece ore și un sfert în ore de echinocțiu. În ziua solstițiului de vară, raportul gnomonului față de umbra sa este de 120 la 41 $\frac{4}{5}$. Această regiune se află la aproximativ 4 900 de stadii de paralela care trece prin centrul Rodosului și la aproximativ 30 300 de stadii de ecuator.

În secolul următor, Ptolemeu va ajunge să conceapă o adevărată pedagogie a geografiei, punând simultan în funcțiune arta de a descrie și cea de a figura. Cu mult mai mult decât savantul, cel care beneficiază de această operă este călătorul, și mai ales marinarul. Nu e întâmplător dacă, din cele cincizeci și două de nume pe care le citează pentru Corsica geograful egiptean, douăzeci și două corespund unor accidente topografice ale litoralului, cu alte cuvinte unor repere și unor semne terestre pentru navigația costieră. Harta și relatarea își găsesc astfel un echilibru definitiv. Chiar dacă Ptolemeu se plânge de puținătatea mărturiilor și de mediocritatea cartografilor care deformează pe întrecute numele orașelor și ale fluviilor și chiar dacă se înșală grav cu privire la scara lumii cunoscute dând Mediteranei – care nu are decât maximum 42° – o extensie de 62° pe paralelă, el îi oferă călătorului mijlocul de a ști încotro merge și pe unde trece. Să știe cum să se orienteze. Să știe, de asemenea, la ce se poate aștepta de la un oraș sau de la o țară.

Popoare în mișcare

MARILE MIGRAȚII

Migrația spre vest a popoarelor din Asia Centrală a început de mult. La drept vorbind, mobilitatea pare firească pentru aceste triburi de crescători de vite pe care pășunile slabe și asprimea variațiilor climatice ale anotimpurilor le condamnă la o viață nomadă. Protejată, începând din secolul al III-lea, de Marele său Zid, China pare stabilă și începe să-i asimileze pe primii săi imigranți, acei hiong-nu stabiliți în 195 printr-un tratat cu imperiul dinastiei Han. Dar marea majoritate a acestor hiong-nu rămâne în exterior, în Pustiul Gobi, în fața Marelui Zid, și exercită o amenințare asupra frontierei septentrionale a Chinei, amenințare care agravează tulburările interne ale politicii chineze începând cu căderea dinastiei Han (220). Vine timpul divizării și chiar al anarhiei: este China celor Trei Regate. Venirea dinastiei Cin (265) nu aduce decât o ameliorare teoretică. Barbarii din Nord profită de acest lucru, hiong-nu își înmulțesc incursiunile folosindu-se de faptul că Marele Zid nu e terminat. În 311, ei jefuiesc capitala, Lo-Yang. Vecinii lor tabgaci se îndreaptă și ei spre sud și ajung cu acest prilej în valea lui Huanhe, Fluviul Galben. Dinastiile care urmează, și care văd triumful budismului în China, nu restabilesc decât episodic unitatea chineză și securitatea imperiului. Va trebui să se ajungă la sfârșitul secolului al VI-lea pentru ca dinastia Sui să înceapă redresarea politică și economică a imperiului. Operațiunea va fi dusă la bun sfârșit, începând din 618, de dinastia Tang.

Hiong-nu din nord privesc totuși mai degrabă spre vest. Nomadismul lor pastoral duce, an de an, turmele și taberele lor de corturi de pâslă ceva mai spre inima continentului, spre văile înalte ale fluviilor Enisei, Obi, Irtâș. Nu se vor opri decât în secolul al XVII-lea, în fața Vienei. Atunci vor fi numiți turci. În secolul al V-lea, se aflau deja în nordul Persiei, înnodând relații diplomatice cu Constantinopolul, controlând drumurile mătăsii.

Înainte lor, un alt popor se pune în mișcare. Vine din Manciuria. În secolul al V-lea, el domină acea regiune a Altaiului și a podișurilor înalte care

va fi Mongolia din timpurile noastre, la sud de lacul Baikal și până în regiunea lacului Balhaș. Sunt juan-juan, denumiți și avari.

În felul acesta, și alții sunt împinși spre vest: hunii, până atunci pașnici crescători de vite, în stepele Siberiei Occidentale, între Balhaș și Marea Aral. Încă de la sfârșitul secolului al IV-lea, ei trec de Marea Caspică, de-a lungul litoralului, apoi de Marea Neagră. În secolul al V-lea, sunt la Dunăre. Hunii din sud, sau heftaliții, nu-i urmează pe verii lor pe acest drum spre Europa. Ei vizează regiunile prospere, și cu mult mai apropiate, ale Persiei și Indiei, ocolind astfel prin vest lanțul himalaian pe care triburile venite din Extremul Orient s-au ferit cu mare grijă să-l înfrunte. Ei sunt stăpâni acolo, până când, în secolul al VI-lea, o reacție conjugată a perșilor și turcilor îi distruge definitiv.

Drumul spre Europa nu este liber pentru huni și pentru cei care-i împing din spate. În fața acestor asiatici originari din Mongolia sau din Mancuria, câmpiile de la nord de Caucaz sunt ocupate de triburi indo-europene care sunt destul de aproape de Imperiul roman pentru ca descrieri despre ele să fie întâlnite în literatura latină. Sunt cunoscute taberele lor alcătuite din căruțe așezate în cerc, și nu din corturi, gustul lor pentru laptele acru, platoșele lor din solzi și căștile conice. Între Marea Neagră și Caspica sunt alanii. Mai la nord, între văile înalte ale Donului și Volgăi, sunt sarmații, veniți din Irân pentru a ocupa, prin secolul al V-lea î.Hr., locul sciților. Romanii încă n-au încetat să-i înfrunte și să-i țină în loc. Pentru romanul din Orient, sarmatul este barbarul prin excelență.

Dar în Iran nomazii parți i-au izgonit ei înșiși spre vest, în secolul al III-lea î.Hr., pe seleucizii care dețineau acolo una dintre rămășițele imperiului lui Alexandru. Ei amenință câteva state intrate mai mult sau mai puțin în zona de influență a Romei după ultimele cuceriri ale lui Traian, ca Armenia și micile regate arameene din Mesopotamia Septentrională. Înzestrați cu o strălucită civilizație, puternici prin faptul că se simt moștenitorii lui Alexandru, parții din secolul al II-lea d.Hr. nu mai reprezintă o adunătură aleatorie de triburi nomade; ei au devenit un stat, rival al Romei și pornit pe expansiune în dauna acesteia. Parții și romanii se vor bate, pentru că una dintre hegemonii este de prisos în Orientul Apropiat și pentru că este în joc drumul mătășii. Riposta lui Traian, care determină încoronarea ca rege al parților a unui client, apoi cea a lui Septimiu Sever nu sunt decât scurte pauze într-o mișcare care se reia în secolul al III-lea, după ce o revoltă naționalistă aduce la putere, în 224, dinastia iraniană a Sasanizilor.

Aceștia au cucerit în câteva decenii tot ținutul cuprins între Caspica și Marea Oman, Armenia și Hinducșul. Pe frontul lor nordic, îi țin în loc pe turci și pe huni. La vest, intră în conflict foarte repede cu Orientul roman, la Constantinopol. În sud, se vor alia, în secolul al VI-lea, cu arabii împotriva etiopienilor și vor pune piciorul în Arabia, ocazional în Yemen, durabil în

Bahrain. De aceea vor fi cu atât mai mirați, în secolul al VII-lea, când cucerirea arabă va pune capăt Imperiului sasanid (651). Dar două secole bune – mai ales începând din secolul al IV-lea – Imperiul sasanid a constituit un bloc intermediar între adâncurile Asiei și lumea mediteraneană. Controlând toate drumurile comerciale ale Orientului Mijlociu, impunându-și moneda lor de argint, organizând o dezvoltare economică bazată pe creșterea producțiilor industriale, ca și pe defrișările necesare aprovizionării orașelor, Sasanizii înfrâng pozițiile avansate ale Romei: cu mult înainte de intrarea în scenă a arabilor, Antiohia și Alexandria se subrezesc, fiind stingherite în afirmarea lor ca piețe comerciale de lipsa unor relații libere cu continentul și incapabile – aflându-se cu spatele la mare – să dețină un rol efectiv în apărarea romanității.

Și iată-i apărând pe slavi și pe goți. Ei vin din Nord. Pornind de pe cursurile Elbei și Oderului, ei cuceresc pe îndelete, începând de la țărmurile scandinave, țăările Dunării de Jos. Agricultori și crescători de vite totodată, au un gust moderat pentru nomadism. Sunt oameni de sat, nu de tabără. În regiunea fertilă a văilor joase ale Vistulei, Donului, Niprului și Dunării, se află de secole în contact cu Roma. Civilizația lor reflectă atât această vecinătate, cât și pe cea a germanilor mărginași ai cursurilor Dunării și Rinului. Puțin înclinați să călătorească, suferă, începând din secolul al IV-lea, presiunea valului pornit din Orient. Dar translația lor spre vest e însoțită de o ambiție născută din îndelunga lor familiarizare cu romanitatea. Ceea ce vor să ceară este să intre în imperiu. Acești oameni pașnici, care văd apărând amenințarea din flancul lor oriental, n-au decât o dorință: să devină romani.

Unii sunt deja: celții. Acești celți apar spre jumătatea mileniului întâi înainte de Hristos în textele occidentale, prezența lor fiind confirmată de o metalurgie a fierului relativ rafinată, tot atât cât și de datele lingvistice. De fapt, ei sunt în Galia încă din secolul al IX-lea. Trec în insulele britanice, unde limba lor se va împământenii. Spre secolul al VI-lea, grecii consemnează instalarea celtiberilor în peninsula căreia i se va spune Iberică.

De unde vin acești celți? Desigur, din Asia Centrală, unde metalurgia fierului este deja stăpânită la mijlocul mileniului al II-lea. Dar să nu ne imaginăm un popor întreg revărsându-se asupra Occidentului. Fără îndoială, e vorba de valuri succesive, limitate în privința efectivelor, dar pe care capacitatea lor de a făuri un armament de calitate îi califică pentru dominarea populațiilor indigene. Foarte repede, ei se contopesc cu substratul etnic al Europei Occidentale. Civilizația lor e cea care se impune, nu poporul lor. Prin valea Ronului, ca și prin defileurile alpine ale ținutului etrusc și prin drumurile Alpilor Orientali spre Adriatică, celții sunt în contact cu civilizația lumii mediteraneene. O susținută circulație comercială brăzdează lumea celtică. Dovadă, vasul de la Vix, adus din Grecia până pe malurile Senei spre sfârșitul secolului al VI-lea, ca și vasele grecești importate în Franconia în secolul următor.

La începutul secolului al IV-lea î.Hr., lumea celtă își reia mișcarea de expansiune. Poate că, împinsă spre sud de o răcire generală a Europei Occidentale, ea se manifestă în Italia. Invadatorii nu se apucă atunci să descopere lumea grecilor, etruscilor și latinilor. „Galii“ întemeiază orașele Milano și Bologna, jefuiesc Roma (390), pun capăt puterii etrusce. Nordul peninsulei va rămâne de acum înainte, pentru romani, Galia Cisalpină. Alte armate celte îl înfruntă pe Alexandru, străbat în lung și-n lat Macedonia (280), jefuiesc Delfi (279), colonizează în Asia Mică ceea ce va purta numele de Galatia (275). Galii din Italia și galații din Asia sunt unul și același popor în sensul larg al cuvântului.

N-au format un imperiu organizat. Cu toate că sunt concomitente, mișcările popoarelor celtizate nu duc câtuși de puțin o politică concertată de expansiune și colonizare. Lumea celtă nu va rezista apariției unei noi forțe, cea a Romei: la începutul secolului al III-lea, romanii trec la ofensivă. Galia Cisalpină este definitiv supusă Romei în 225–222. O alianță abilă cu orașul foccean – devenit grec – Marsilia le procură romanilor, încă din anii 180, pretexte pentru a interveni chiar în Galia Transalpină. Victoria lor asupra arvernilor (121), venind după întemeierea orașului Aix și cu puțin înainte de cea a orașului Narbonne, confirmă cu adevărat sfârșitul ambițiilor celtice.

Deja noi valuri venite din Orient ajung în Europa. Sunt tot celți, cărora li se spune belgi. Venite din Boemia și din Franconia, probabil împinse de mișcări ale acelor popoare care se vor numi germanice, mai multe triburi trec Rinul în secolul al III-lea: atrebații, bellovacii, remii, care vor da numele lor viitoarelor orașe Arras, Beauvais, Reims. Printre primii ocupanți, stabiliți în urmă cu vreo cinci secole, acești nou-veniți distrug echilibre și determină mișcări secundare. Numeroși celți din Galia se duc să întărească stăpânirea celtică în Anglia. Cât despre sequani, care au dat numele lor Senei, este neîndoios că acesta este momentul în care ajung pe pantele Munților Jura, pregătind astfel ciudate ambiguități pentru istoricii toponimiei.

Un secol mai târziu, apar alți belgi. Ei au coabitat îndelung cu germanii, dar și-au păstrat îndeajuns identitatea pentru a le apărea galilor – la care ajung în secolul al II-lea ca alți celți – înrudiți cu precedenții, însă câtuși de puțin germani. Sunt nervienii și eburonii. Ei se instalează pe malurile Mosellei și ale fluviului Escaut. Unii merg până în Anglia. Și acolo, mișcarea e limitată, iar ocupația sporadică. De fapt, Galia se apără de ei cu greutate.

Vine rândul germanilor. Și ei caută spre vest pământuri de cultivat și terenuri de vânătoare care să poată fi exploatate. Și-apoi, în străfundurile Europei Centrale și Orientale, ca odinioară în Asia, se visează fără-ndoială la acel climat mai blând care caracterizează împrejurimile Atlanticului. Pentru popoarele plecate de un mileniu din stepele lor de obârșie, Galia împădurită le apare ca o țară a belșugului, cu codrii ei plini de vânat și pășunile pe care plouă cu regularitate.

Primii germani sunt, prin 120, două seminții stabilite de câțva timp în Boemia: cimbrii și teutonii. Și-au găsit aliați într-un ținut celtizat, Helvetia. Jefuiesc Galia, Spania, chiar Italia. O armată romană e zdrobită în 107 în apropiere de Agen. A fost nevoie de tot talentul lui Marius pentru a-i face să suporte, în sfârșit, la Aix (102) și Vercelli (101), înfrângerile care să îndepărteze de lumea romană această nouă amenințare.

Este momentul în care Roma ia inițiativa expansiunii în Occident. Pentru două secole, iată-i pe slavi și pe germani opriți la frontierele care au fost cele ale primelor implantări celtice, mai înainte de a fi cele ale imperialismului roman. *Limes*-ul și legiunile îi țin la respect. Dar presiunea crește, într-o lume germanică a cărei unitate Cezar o favorizează amalgamând în hotărârile sale tot ținutul care, dincolo de Rin, i se pare populat de cei care nu sunt gali. Delimitând Galia, Roma făurește o Germanie.

Rivalitățile pentru putere înăuntrul imperiului și fisurile pe care ele le produc în coeziunea lumii romane îi pun din nou în mișcare pe germani cam în același timp în care, învingându-și, în fața Lyonului, competitorul și legiunile lui galice, un berber pe nume Septimiu Sever câștigă puterea prin forța legiunilor sale danubiene. Insecuritatea se instalează în Occidentul roman, născută din războiul civil. Domnește banditismul. Câteva bande de germani se hazardază în imperiu, prin scurte incursiuni. Alți germani, mai realiști pentru moment, fac afaceri fructuoase cu romanii și iau obiceiul să cutureiere imperiul. Mulți își găsesc drept ocupație să se angajeze ca mercenari în legiuni în care nu se mai văd de multă vreme urmași ai lui Romulus. Numeroși franci se află astfel în imperiu cu multă vreme mai înainte de a apărea acolo ca năvălitori.

BARBARII STABIȚI

Încă o dată, primele dintre aceste „invazii“ sunt provocate de o mișcare profundă în care nu trebuie să vedem o manevră concertată. Această mișcare profundă vine din Nord, de data aceasta: ținuturi riverane Balticii, unde diverse populații suportă neîndoios consecințele economice ale unei creșteri demografice. Unii îi împing pe ceilalți. Pe la începutul secolului al II-lea, goții din Peninsula Scandinavă îi întâlnesc pe continent pe goții viitoarei Prusii, constrângându-i la o mișcare spre vest pe burgunzii instalați deja în Pomerania. Intre timp, vandalii stabiliți între Oder și Vistula în viitoarea Silezie exercită și ei o presiune asupra vecinilor lor occidentali, suevii și marcomanii. Aceștia din urmă, care, pe Dunăre, sunt în contact cu lumea romană, săvârșesc greșeala de a-și manifesta agresivitatea împotriva Romei, spre sud. Marc Aureliu îi supune și-i marchează autoritatea fortificând, împotriva lor, pe Dunăre, orașul Ratisbona (Regensburg). Suevii, dimpotrivă, încep un marș spre vest care-i

împinge la rândul lor pe germanii stabiliți în vecinătatea *limes*-ului și a Rinului, pe alamani – care sunt suevi occidentali – și pe franci.

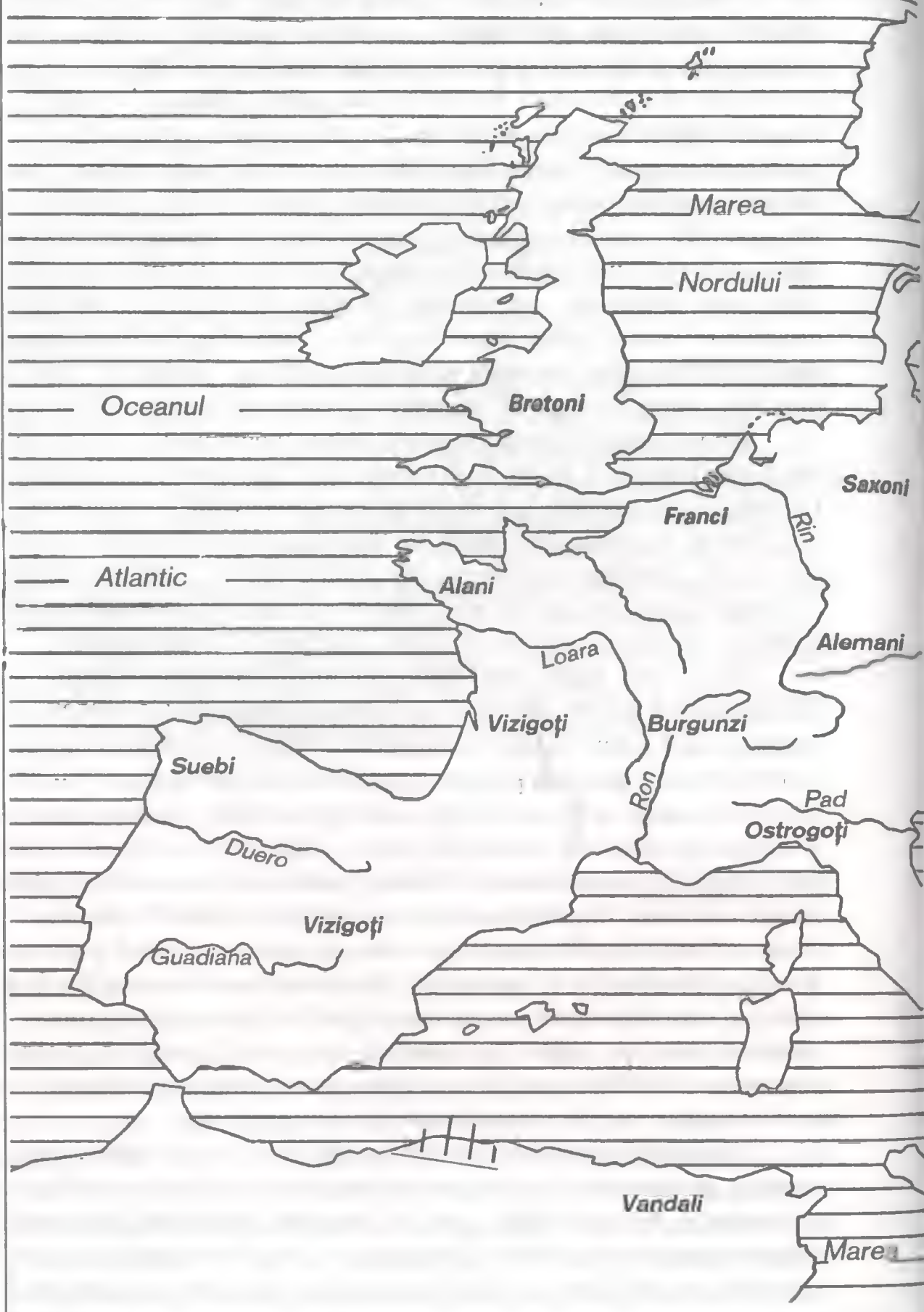
Totul de mișcă în secolul al III-lea. Începând din anul 256, goții își manifestă ambițiile teritoriale spre Dunărea Inferioară și profită de slaba apărare romană pentru a se instala, unii în Dacia până la Dunăre, alții mai la est, în valea joasă a Nistrului și a Niprului. Primii vor fi numiți „vizigoți“, ceilalți „ostrogoți“. Grupuri întregi de goți devin mercenare la parți, agravând astfel presiunea exercitată asupra frontierelor orientale ale Imperiului roman. În același timp, alamani atacă din toate părțile frontiera romană. În 235, ei distrug Strasbourgul. Pe la anii 250, sunt la ei acasă în vechile Câmpuri decumate, între *limes* și Rin. Zece ani mai târziu, îi vedem în Câmpia Padului. Triburile france – salienii fiind doar unul dintre ele – acționează, dimpotrivă, dispersat, dar parcurg Galia, incendiază orașele care într-o lungă perioadă de securitate lăsaseră să li se ruineze fortificațiile, trec chiar în Spania și jefuiesc Tarragona. Unii sunt întâlniți în Africa, unde devin pirați, uimindu-i pe romani cu talentul lor de navigatori.

Roma crede, o vreme, că poate atenua amenințarea, instigându-i pe cotropitori unii împotriva altora. Sunt angajați în Galia franci, ca și sarmați și alamani. Imperiul îi organizează, le permite să formeze colonii, le concesionează pământuri. În timp ce popoarele venite din Scandinavia colonizează Europa Orientală și Centrală, popoarele germanice încep în Galia – și, la scurtă vreme, în Spania – o expansiune care nu mai este o invazie. Conducători franci încheie cu Roma acorduri, întocmesc tratate: ei devin „federali“ (*foedus*: tratat).

Dar se știe foarte bine că Roma nu-și mai poate menține frontiera. O năvală din est dezorganizează imediat garnizoanele din vest, legiunile refuză să părăsească o țară pe care o consideră ca fiind a lor pentru a se duce să apere o altă parte a imperiului pe care o consideră ca fiind străină. Numeroase rebeliuni n-au așadar altă cauză: legionarul gal se simte gal mai mult decât roman și nu înțelege să-și lase familia fără apărare în timp ce el se bate în Orient pentru oameni pe care nu-i cunoaște. Făcută pentru a apropia autoritatea politică și puterea militară, împărțirea imperiului întreprinsă de Dioclețian (293) nu este decât un remediu slab față de o situație care multiplică particularitățile în interiorul fiecărui ținut romanizat. Chiar dacă există un împărat la Roma și un altul la Constantinopol, aceasta nu asigură autoritatea în regiunea Tangerului, a Kölnului sau a Palmýrei. Semnalul de oprire dat în secolul al II-lea expansiunii romane sublinia deja acest lucru, dar trecerea de la ofensivă la defensivă o pune în evidență în mod dramatic: imperiul este prea vast.

Intrarea în scenă a federațiilor oferă Occidentului câteva decenii de pace romano-germanică, după pacea romană. Foștii barbari acced la înalte funcții de comandă, franci în Galia, goți la Tesalonic. Împăratul Magnentius este fiul unui breton și al unei france. Unul dintre cei mai buni căpitani ai lui Constantin, Bonitus, este un franc, iar fiul său, Silvanus, va fi comandantul-șef al armatelor

Barbarii în Occident în jurul anului 450



POPOARE ÎN MIȘCARE



lui Constantius II înainte să-i uzurpe cu violență purpura imperială. Generalul legiunilor lui Theodosiu, reorganizatorul armatei romane, Stilicon, este pe jumătate vandal. Și un herul, Odoacru, este cel care comandă legiunile din Italia și îl răstoarnă în 476 pe ultimul împărat-fantoșă, Romulus Augustulus.

Nou-veniții reușesc să-și promoveze gusturile și tehnicile în repertoriul artei occidentale. Mai mult, ei introduc spre vest tehnici și tehnologii decorative împrumutate de-a lungul peregrinării lor. Motivele ornamentale cu animale față în față se nasc în Occident sub dalta făurarilor barbari, înainte de a se impune sculptorilor și miniaturiștilor epocii romane. Preluând de la Imperiul sasanid pasiunea sa pentru orfevrăria policromă, goții – urmași în parte de hunii lui Attila – aduc în modă, din Crimeea până în Scandinavia, incrustațiile colorate care vor constitui multă vreme unul dintre sistemele decorative ale Europei. Este timpul emailului și al pastei de sticlă. Și, de asemenea, cel al noii pietre prețioase care este granatul. Emailul cloazonat se află pentru mai multe secole pe toate relicvariile creștinătății. Săbiile, cataramele și agrafele a ceea ce va fi Europa barbară sunt împodobite cu aceste granate în caboșon montate într-o plasă de aur al căror destin începe în secolul al III-lea pe țărmurile Mării Negre, pentru a ajunge în secolul al V-lea în viitorul regat al lui Clovis și în al VI-lea pe malurile Balticii. Cu elementele sale decorative animaliere și incrustațiile cu superbe granate, lunga sabie găsită la Tournai în mormântul lui Childeric – tatăl lui Clovis – constituie o mărturie a acestui nou universalism cultural datorat, în plin imperiu roman, intruziunii barbarilor care luaseră contact cu civilizațiile Orientului grec și sasanid.

Dar echilibrul e instabil, iar pacea romano-barbară fragilă. Edificiul occidental se surpă din nou la mijlocul secolului al IV-lea. Saxoni, franci și alamani trec Rinul. Abila politică a lui Iulian și cea a lui Stilicon restabilesc pentru un timp securitatea, adică echilibrul. Și deodată vine valul cel puternic. Vizigoții – „goții înțelepți” – caută în imperiu un refugiu contra hunilor și obțin în 376 de la împăratul Valens un loc în sudul Dunării. Se dovedesc curând federați incomozi, ba chiar rebeli. La 9 august 378, îl înfrâng în apropiere de Adrianopol pe Valens, care își găsește moartea în încăierare. Theodosiu îi ia din nou sub stăpânire romană, îi face federați, dar nu poate să-i fixeze statornic. Goții denunță tratatul. Ei brăzdează Macedonia și Grecia în lung și-n lat. Sub conducerea lui Alaric I, vizigoții vor continua aventura în imperiu. Străbat Peloponesul, ajung în Sicilia. În 410, după trei zile de asediu, jefuiesc Roma. Cumnatul lui Alaric, Ataulf, trece în Galia.

Mergând înaintea hunilor, vandalii tocmai părăsesc Silezia, ducând cu ei un puternic grup de suevi și o parte din alani. Îi dau peste cap pe alamani, îi ocolesc pe francii de pe Rin, care protejează eficace nordul Galiei, și se îndreaptă spre Pirinei. În 409, se instalează în Spania, unde autoritatea romană n-are încotro și-i acceptă ca federați. Suevii întemeiază acolo în nord-vestul

peninsulei un regat care va dura două secole, până la anexarea lui de către vizigoți (585). Vandalii trec în 429 în Africa de Nord, unde întemeiază un stat relativ solid, capabil să domine Mediterana Occidentală și să intre în relații cu Constantinopolul. Va trebui să apară armata bizantină a lui Belizarie pentru a reda Maghrebul Imperiului roman (534). Cât despre alani, ei se împrăștie în spațiul roman.

Între timp, vizigoții au trecut Alpii. În vreme ce verii lor ostrogoții – „goții străluciți” – le iau locul în Italia, vizigoții caută un loc în Galia. Acesta e momentul în care vizigoții arată ce vor ei cu tot dinadinsul: cel care devine regele lor la moartea lui Alaric I, cumnatul său Ataulf, se căsătorește după moda romană cu sora împăratului Honoriu, captiva sa Galla Placidia (414). Ținuți în frâu pe frontul lor nordic de o abilă apărare a galo-romanilor conduși de patriciul Aetius, ei întemeiază în Aquitania și în Spania un regat vizigot. Redus la Spania de francii lui Clovis (învingător la Vouillé, 507), acest regat va dura până la sosirea arabilor la începutul secolului al VIII-lea.

Invazia din 407 a fost profitabilă altora, care n-au făcut totuși nim. pentru a străpunge apărarea romană. Pe urmele vandalilor, burgunzii pătrund în imperiu, se stabilesc pe malul stâng al Rinului, în jurul orașelor Speyer și Worms, și se fac recunoscuți de romani ca federați și apărători ai frontierei. După o răscoală repede reprimată de Aetius (435), vor găsi pe pantele Munților Jura un nou refugiu, de altfel durabil, începând de la care vor construi un stat întins până la Mediterana. Îi vor da numele de Burgundia.

Francii profită și ei de mișcare. Câteva triburi france, și în special cel al salienilor, se strecoară de la gurile Rinului spre regiunea Tournai. Acolo, în 481 sau 482, Clovis va prelua succesiunea tatălui său Childeric.

În spatele germanilor, ca și în spatele goților, sunt hunii. Între 370 și 375, ei i-au supus pe alani și i-au pus pe fugă pe goții stabiliți atunci în ceea ce este astăzi Ucraina. Au constituit prin anul 420 un adevărat stat, cu pretenții europene. Ucigaș și succesor al fratelui său în 434, Attila primește ambasadori și-i trimite pe ai lui în tot Occidentul. Îi cere împăratului de la Constantinopol să-i plătească tribut. Reclamă pământuri în imperiu. Într-o primă mișcare, caută să-și stabilească suveranitatea asupra popoarelor germanice rămase pe malul drept al Dunării.

Să nu ne lăsăm păcăliți de legendă. Attila nu este nici o brută, nici un necioplit. Secretarul său este un poet roman, Oreste, al cărui fiu va fi Romulus Augustulus. Curtea lui Attila este strălucită. O întâlnești acolo pe căpetenia herulilor, Odoacru, care va fi ultimul general al armatelor romane. Mai mult decât groparul romanității, el ar vrea să-i fie stăpânul. Ambiția lui Attila este să fie recunoscut ca roman. Dar ajunge ultimul, iar barbarii deja instalați fac front comun împotriva intrusului. Când se întoarce spre Occident fără să i se fi deschis Orientul, Attila îi bagă în sperieți pe acei goți, burgunzi și franci care

consideră deja Galia drept pământul lor. Aetius nu are nici o dificultate să-și formeze armata care despresoară orașul Orléans și-i oprește pe huni la „Câmpiile catalaunice“, în apropiere de Troyes (451):

Câteva valuri de năvălitori mai sosesc încă. Avarii veniți din China sunt în secolul al VI-lea pe Dunărea de Jos și ajung până în Turingia, unde merovingianul Sigebert I îi zdrobește în 562. Ei vor dăinui, de bine de rău, pe Dunăre până la asaltul definitiv dat în 796 de Carol cel Mare. Bulgarii profită de slăbiciunea avarilor și se stabilesc la sfârșitul secolului al VII-lea între Dunăre și Balcani. Cât despre lombarzi, care fug și ei în fața avarilor, aceștia se află în Italia în 568 și întemeiază în 584 un regat, în jurul Paviei, pe care va pune mâna, în înțelegere cu papalitatea, un Pepin cel Scurt, dornic deodată de o paradoxală expansiune spre Mediterana.

Ultimele mișcări ale acestor deplasări de popoare sunt în secolele al VIII-lea și al IX-lea sosirea pe pământul franc a unor puternice trupe de navi-piratori veniți din Norvegia sau din Danemarca, normanzii, din care un grup va fi fixat în 911 în ceea ce devine, datorită lor, Normandia, și după 896 sosirea în Germania a unui popor fino-ugric venit de la marginile Uralului, maghiarii, sau ungurii, în cele din urmă statorniciți de Otto I pe Dunărea Mijlocie (955).

UN NOU ECHILIBRU

Echilibrul, din acest moment, se stabilește pentru câteva secole. Popoarele în mișcare ajung la ocean. Un alt Occident îi succede Imperiului roman. Spiritul acestuia supraviețuiește la Constantinopol, dar realitățile legate de el se eclipsează chiar în Italia, în pofida recuceririi ei parțiale de către Iustinian, de exemplu, care, în secolul al VI-lea, domnește atât în Ravenna cât și în Cartagina. Nu vor mai avea loc de aici înainte decât retușuri. La sfârșitul secolului al V-lea, ostrogoții se stabilesc în Italia de Nord, în timp ce anglii, iuții și saxonii din Germania Septentrională și din Danemarca trec marea și ocupă partea orientală a Angliei. Stăpâni pe Galia de Nord încă înainte de anul 500, francii pun mâna, la începutul secolului al VI-lea, pe Sud, izgonindu-i pe stăpânii temporari care sunt regii vizigoți și burgunzi, fără să nimicească însă aceste popoare. Sosirea lombarzilor, care ocupă Nordul Italiei începând din anul 568, cea a avarilor, care îi atacă în zadar pe franci chiar în acei ani, dispariția imperiului hun în anarhia care urmează morții lui Attila, toate acestea nu sunt decât unduiri superficiale la suprafața unui Occident barbar fasonat în două secole de talazul venit din Asia.

Acest nou echilibru conturează drumuri comerciale despre care mărturisesc monedele și obiectele de import – armele, ca și bijuteriile și țesăturile de preț – pe care le scot la iveală explorările și descoperirile arheologice. Din

Orient până în Extremul Occident, calea mediteraneană, care asigură încă prosperitatea Marsiliei și cea a porturilor Italiei Meridionale, este concurată, începând din secolul al VI-lea, de ruta terestră care se organizează de-a lungul marilor fluvii, de la Dunăre la Rin, ba chiar la Elba. Puțin practicabil în momentele de invazie, acest drum direct de la Marea Neagră la Marea Nordului va aduce, în secolul al VII-lea, bogăția Austrasiei precarolingiene ca și pe cea a Westfaliei, Turingiei și Bavariei. El contribuie la hrănirea și fixarea activităților populațiilor slave stabilite între Elba și Vistula în spatele germanilor, într-un ținut relativ depopulat în secolele al IV-lea și al V-lea de trecerile popoarelor în migrație. Marile piețe ale mișcării comerciale ale Europei carolingiene se vor înscrie de-a lungul acestei căi pur continentale: Köln, Mainz, Metz, Verdun, Worms, Regensburg.

O altă rută mai puțin favorizată, fiind lipsită de cursuri fluviale, se va deschide mai la nord, prin Praga și Cracovia, între secolele al X-lea și al XI-lea. Fără-ndoială, atunci se va pune problema protejării comerțului, într-o vreme când domnește nesiguranța provocată de venirea ungarilor în Câmpia Dunării și de incursiunile lor în ținuturile germanice din vecinătate. Dar drumul prin Praga înseamnă și cel prin Kiev: mai bine decât calea danubiană, el va pune Europa Occidentală în legătură cu marile drumuri din Asia Centrală, cele care lasă la sud Caspică și Marea Azov.

Barbarii au intrat în lumea romană cu popoare întregi, prin cuvântul popor înțelegându-se cel mai adesea simple triburi. De la sistemul roman de ospitalitate – care împarte pământurile între vechii proprietari, gata să-și plătească astfel securitatea, și noii ocupanți, fericiți să se poată stabili definitiv – la simpla însușire a unor mari moșii de către învingători, sosirea noilor stăpâni de pe harta politică nu se traduce printr-o răsturnare a structurilor economice. Franci, goți sau burgunzi, nici unii nu sunt atât de numeroși încât să-l amenințe cu izgonirea pe țăranul mijlociu, iar marii proprietari au destule moșii ca să negocieze cedarea unora dintre ele, adică o pierdere de venit. Păturile superioare ale populației cumpără pacea, celelalte continuă să muncească.

Osmoza, care făurește etnii și amalgamează modurile de trai, nu întârzie deci să se producă. Limbile se îmbogățesc, ca acea latină târzie care ia din graiurile germanice vocabularul lor legat de război sau de metalurgie. Bineînțeles, fiecare și-a păstrat legislația lui, romanii sunt judecați după legea romană, iar barbarii potrivit datinei nației lor, dar după moda romană încep să fie consemnați în scris uzanțele ancestrale ale popoarelor nomade. Curând, va deveni imposibil să se știe, după câteva generații de căsătorii mixte, cine este roman și cine este franc.

Accesul la romanitate a însemnat creștinarea. *Evanghelia* ajunge la goții din Crimeea încă din secolul al III-lea. La mijlocul secolului al IV-lea, predicarea ei de către episcopul Ulfila asigură convertirea lor în masă, dar îi duce

în tabăra arianismului, adică a unei teologii simplificate prin eliminarea a ceea ce rămâne cea mai mare dificultate a creștinismului, dogma Treimii. Creștini, dar cu o credință condamnată de Conciliul de la Niceea (325), convertirea lor face, în mod paradoxal, din goții și din burgunzii arieni adevărați intruși în Occident. Șansa lui Clovis este, în schimb, aceea că cedează puterii de convingere a episcopilor galo-romani și rugăminții Clotildei, una dintre puținele prințese burgunde care n-a îmbrățișat arianismul. Populațiilor galo-romane, printre care ei sunt doar o minoritate, Clovis și francii săi le apar dintr-o dată ca barbarii cei mai buni. Această acceptare fără rezerve va avea consecințe mari. Ea va fi condiția noului chip al Occidentului când, inversând, în secolul al VIII-lea, o mișcare spre vest de două ori milenară, armatele regelui franc și misionarii papei vor porni împreună la cucerirea Germaniei.

CUCERIREA ARABĂ

Arabii, până în secolul al VI-lea, nu s-au clintit din loc. Arabia înseamnă peninsula, cu zona sa agricolă din Yemen, pe latura de sud-vest a Golfului Aden, cu triburile sale de beduini crescători de cămile și caravanieri mai la nord, cu cele două mari piețe comerciale ale ei la Medina și la Mecca. Arabia e prada unor neîncetate certuri interne în care se interferează alianța cu Persia sasanidă și cea cu Etiopia creștină. Influența romană, apoi bizantină, se întinde întrucâtva asupra Arabiei de Nord, până în zona de contact cu fostul *limes*.

Propovăduirea lui Mahomed schimbă totul. În iulie 622, împreună cu câțiva credincioși, el părăsește Mecca, unde viața îi devenise imposibilă, și se stabilește la Medina. Este exilul, hegira. Musulmanii vor data din acest moment era care începe. Opt ani mai târziu, Mahomed se întoarce la Mecca. Moare acolo în 632, după ce supusese deja jumătatea occidentală a Arabiei, de la Hedjaz la Yemen, și stabilise puncte de susținere în Estul Extrem, în regiunea Oman. Doi ani după aceea, întreaga Arabie e musulmană. Respingându-i pe bizantini, în timp ce Iustinian era deja în conflict cu perșii, arabii sunt în Siria, în Palestina, în Egipt. Ei ating fluviul Tigru la Seleucia și Ctesifon (637). Mesopotamia este supusă în întregime înainte de 650. În 651, Persia sasanidă se prăbușește.

 Dar autoritatea califului nu este încă respectată peste tot. Primii califi, Abu Bakr, Umar, Utman, își consacră o bună parte din timp și din energie ca să facă față schismelor și să înăbușe rebeliunile. Tulburările se accentuează pe timpul lui Ali, ginere și văr al Profetului, calif din 656 până în 661. Cuceririle bat pasul pe loc. La moartea lui Ali, Islamul se întinde totuși din Tripolitania până la primele pante ale Caucazului și în inima Persiei. Succesorii lui Ali, califii omeiazi ajung în valea Indului, apoi în Cașmir și aproape la Marea Aral. În

Africa, arabii li se impun berberilor și pun stăpânire pe drumurile caravanelor care unesc ținuturile Mediteranei cu cele ale Nigerului. Apar în Tripolitania în 664. Estul Maghrebului e ocupat de arabi începând din 670. Cartagina cade în 698. Îi vedem pe invadatori în Mauritania în 681. La sfârșitul secolului al VII-lea, sunt stăpânii coastei atlantice.

În 711, iată-i în Spania, unde regatul vizigot cade ca un fruct copt. Cinci ani mai târziu sunt și în Asia Mică, unde ocupă Cappadocia. Ajung în fața Constantinopolului.

Amestecați cu berberi proaspăt islamizați, arabii trec Pirineii. Carcassonne este luat în 725. Cotropitorii brăzdează Aquitania și valea Ronului. În 721, sunt la porțile orașelor Toulouse și Autun. Stăpânul Spaniei musulmane, Abd al-Rahmān, vine în persoană să comande armata ultimei năvăliri spre Europa de Nord-Vest. Regatul franc se teme pentru sanctuarul său, pentru Tours, unde se află mormântul Sfântului Martin. La 25 octombrie 732, între Poitiers și Tours, Carol Martel pune capăt ofensivei.

„Sarazinii” vor fi văzuți în Galia și în Franța timp de patru secole. Nu vor mai fi decât incursiuni de pradă, iar sarazin va însemna pirat sau jefuitor. Dar la Poitiers – acesta va rămâne numele dat bătăliei – dinamica cuceririlor arabe se curmă în sfârșit. Începe lunga istorie a unei coabitări, cea a Spaniei mozarabe, trăsătură de unire între civilizații. Pe această cale, și adeseori datorită evreilor din Spania, sunt cunoscute în Occidentul creștin în secolul al XII-lea, prin intermediul traducerilor în limba arabă, marile opere științifice și metafizice ale Antichității grecești.

Cu Carol cel Mare, încă de la sfârșitul secolului al VIII-lea, începe Reconquista. Ea ajunge la Ebru și Duero în secolul al XI-lea, la Tajo în al XII-lea, la Guadalquivir în al XIII-lea. Jocurile sunt făcute în momentul în care musulmanii suferă în Las Navas de Tolosa o înfrângere cruntă (1212), urmată de cucerirea Murciei în 1243 și a Sevillei în 1248. Regatul Granadei va mai supraviețui însă două sute de ani. În 1492, se va termina totul. Chiar dacă, de cincizeci de ani, este implantat în Europa de Est, Islamul dispare din Europa Occidentală.

EUROPA CAROLINGIENILOR

Occidentul suferă așadar din plin lovitura acestei erupții venite din Sud, dintr-o direcție în care nu avea deloc obiceiul să privească. De când fenicienii și grecii făcuseră din Mediterana drumul obișnuit al relațiilor lor comerciale, ea trecea drept o legătură, și nu drept o frontieră. Deodată, în acești câțiva ani de la sfârșitul secolului al VII-lea și începutul secolului al VIII-lea, ea devine un front.

De când Henri Pirenne a alăturat aceste două nume într-un titlu celebru, *Mahomed și Carol cel Mare*, istoricii se întreabă: oare cucerirea arabă a sfârșit Europa Mediteraneană moștenită de la Antichitate, a modelat ea acea lume continentală pentru care imperiul lui Carol cel Mare a fost un prim exemplu și care îi va da istoriei europene, până la sfârșitul Evului Mediu și în ciuda unor episoade ca acelea ale cruciadelor, cadrul geografic și relațiile sale inevitabile?

Din lunga dezbatere, deschisă încă, în jurul „tezelor lui Pirenne“ se degajă o perspectivă mai nuanțată a orizonturilor succesive ale Europei în cele două domenii ale relațiilor între economii și între culturi. Nimeni nu va mai scrie, cum se făcea în perioada dintre cele două războaie mondiale, că „invaziile germanice“ au ruinat lumea romană și că Evul Mediu începe brutal în urma pașilor năvălitorilor veniți din Est. Activitatea este încă dinamică până în secolul al VI-lea în orașele Occidentului roman. Schimburile cu Orientul bizantin continuă să fie, pe calea mediteraneană, relativ importante în Italia ostrogotică și în Italia merovingiană. Importante colonii de negustori originari din Levant – calificate, fără deosebire, drept siriene – vând stofe, fructe, untdelemn, mirodenii în orașele din Occident, și nu numai în porturile mediteraneene. Abia începând cu secolul al VII-lea instalarea puterii arabe la sudul Mării Mediterane este cea care rărește transporturile de aur ca și pe cele de papirus, ducând astfel la monometalismul-argint ca și la folosirea pergamentului. Mai trebuie notat că aceste răririi nu sunt simultane, că lumea carolingiană cunoaște încă mătasea, că Fos și Marsilia sunt încă porturi active în secolul al VII-lea, că teaurizarea aurului de către jefuitorii vikingi este în mare măsură, în secolul al IX-lea, la originea răririi aurului în Occident și că arabii fac să circule, până în secolul al XIII-lea, metalul sub formă de monedă în Italia Meridională și în Spania, dacă nu chiar mai departe.

Că aurul musulman era rar sau abundent – obiect al unei ample contradicții între istorici –, aceasta nu schimbă cu nimic esențialul: declinul relațiilor dintre Europa Occidentală și Orient nu poate fi conceput într-un termen scurt. Pornit, fără-ndoială, încă de la sfârșitul Imperiului de Jos pentru simplul motiv că unitatea politică se fărâmițează și că relațiile economice sunt din ce în ce mai puține, acest declin pare să se accentueze începând din primii ani ai secolului al VI-lea. Cucerirea arabă nu face, desigur, decât să-i grăbească sfârșitul.

Acestei toropeli, care n-are nimic dintr-o ruptură, i se mai adaugă o cauză, care ține de Occidentul însuși. Alte centre de inițiativă încep să înflorească, dând naștere la noi axe de relații politice, economice și culturale. Puterea – inițial funciară, apoi politică – a aristocrației austrasiene acordă, încă de la începutul secolului al VII-lea, o importanță determinantă acelor ținuturi de la Rin, Moselle, Meuse și Escaut ale căror orizonturi continentale nu sunt cele ale Alpilor și Italiei și ale căror perspective maritime sunt la vărsarea acestor fluvii în Marea Nordului. Ascensiunea politică a demnitarilor Austrasiei, de la Pepin de Landen la Pepin cel Scurt, merge mână-n mână cu avântul unor piețe

comerciale ca Mainz, Metz și mai ales Verdun, care rămâne, din secolul al VI-lea până în secolul al X-lea, marea piață europeană de sclavi cumpărați în Spania, dar și în Anglia. Apar noi porturi, precum Quentovic la Marea Mânecii, în apropiere de gura de vărsare a fluviului Canche, sau Duurstede pe Rin. Iar marile curente comerciale sunt cele care îi animă din Marea Nordului și până în Baltica pe frisoni. Neguțătorii din Irlanda și din Anglia brăzdează Atlanticul Oriental și Marea Nordului, aducând piele, lână și cositor până la Loara și până la Rin, luând vin, untdelemn, sare, fier și plumb.

Timpul în care Europa nu privea decât spre Mediterana a trecut. Continentul nu mai este ținutul din spatele litoralului său la marea greacă și romană. Noua dinastie va putea să privească ocazional, prin Pepin și prin Carol cel Mare ca și, în secolul al IX-lea, prin Carol cel Pleșuv, spre Italia unde regatul lombard intră în universul francilor și unde, de convență cu un papă care nu-și poate alege alianțele, se consfințește noul titlu imperial. Aceiași franci putea să-și îndrepte lăcomia spre Spania unde întemeierea unui comitat de ^{iei} ^{stieră} în Catalonia șterge întrucâtva, la începutul secolului al IX-lea, amintirea supărătoare a catastrofei retrageri prin Roncevaux (778). Dar marea preocupare a Carolingianului este acum ceea ce se petrece la est de Rin. Expansiunea francă îi aduce regiunile Friesland, Turingia, Bavaria și Saxonia. La moartea lui Carol cel Mare, axa imperiului este între Meuse și Rin. Noi puteri economice iau naștere la Gent, ca și la Dinant, la Maastricht ca și la Namur. Chiar dacă Aachen nu este decât o capitală efemeră, centrele de decizie politică sunt acum marile răscruci de drumuri continentale, Metz și Reims, Paris și Orléans, Köln și Mainz, Milano și Pavia.

Occidentul s-a conturat. Fronturile lui sunt la sud împotriva sarazinilor din Spania sau din Sicilia, la est împotriva păgânilor din Polonia. Frontul nordic și atlantic nu va dura decât o vreme, de la intrarea în scenă a jefuitorilor vikingi până la instalarea normanzilor pe litoralul Neustriei. Dar sfârșimarea imperiului carolingian face din el o lume îndeajuns de complexă pentru ca asupra expansiunii să precumpănească conflictele interne. Se vor declanșa lupte în secolul al IX-lea între Francia de Est și Francia de Vest, în secolul al XI-lea între comitatul de Anjou și comitatul de Blois. Va fi nevoie de imperialismul pontifical ca să se refacă, la sfârșitul secolului al XI-lea și în logica reformei gregoriene, unitatea – cât de vremelnică și cât de relativă – a Europei Occidentale într-o luptă comună pentru eliberarea și apărarea Locurilor Sfinte.

În timp ce se fixează echilibrele durabile ale lumii iberice, ale lumii italiene, ale lumii france și ale lumii germanice, în timp ce, în secolul al X-lea, convertirea Poloniei aduce pacea la granițele Estului european și, în secolul al XII-lea, dificultățile Orientului Latin sunt de natură să descurajeze creștinătatea de la orice ambiție asiatică, Europa își găsește în sfârșit stabilitatea. Vremea expansiunilor s-a încheiat. Vine cea a aventurilor.

DRUMURILE ATLANTICULUI DE NORD

Cei care vor fi denumiți vikingi nu sunt la origine decât mici triburi de navigatori negustori care străbat Baltica și ieșirile ei în Marea Nordului și în Atlantic. Alte populații scandinave, goți, vandali, s-au îndreptat spre sud și spre vest străbătând continentul. Aventurieri ai mărilor și ai gurilor de vărsare ale fluviilor, vikingii, într-o permanentă căutare de mărfuri și de debușeuri, sunt mai înclinați spre traficul cu produse de lux cum e chihlimbarul sau blănurile, decât spre transportul de produse grele care nu prea erau compatibile cu genul lor de ambarcațiuni.

Corabia vikingilor are o lățime de patru-cinci metri și o lungime de cincisprezece metri. Corabie comercială în primul rând, ea este grea, fiind solid construită prin îmbucarea scândurilor care se petrec una peste alta, însă pentru foloș, după ce echipajul și-a ocupat locul împreună cu câteva alimente, această corabie cu fundul plat și fără punte are o capacitate mică. Prevăzută cu o pânză dreptunghiulară, dar manevrabilă cu vâsla, nu are o viteză prea mare, însă este sigură. În expedițiile mai puțin pașnice, când e vorba să se prade orașe și biserici aliniate de-a lungul văilor populate și nu să se cumpere blănuri sau fildeș de la câteva triburi de vânători, se utilizează eventual drakkarul, lung și subțire – treizeci de metri lungime, în care sunt incluse o provă și o pupă foarte ascuțite, și trei-patru metri lățime –, cu etrava împodobită cu un șarpe sau un balaur, o corabie rapidă și destul de suplă pentru a se strecura printre bancurile de nisip ale unui curs de fluviu, ca și pentru a înfrunta valurile din largul mării.

Firește, scandinavii privesc spre acest continent care, în ochii lor, se întinde adânc în toate direcțiile. Încă din secolul al VI-lea, triburi întregi se pun în mișcare, în căutarea unor clime mai puțin aspre și a unor pământuri mai rodnice. Vandalii și goții se numără printre acestea, îndreptându-se spre sud-vest; îi vom regăsi în secolul al V-lea în Germania, în Galia, în Spania și, în ceea ce-i privește pe vandali, în Africa. Alții, negustori mai individualiști, caută doar stabilimente comerciale. Și ajung în secolul al VI-lea la Vistula și Oder. Puse în valoare de o cucerire arabă care restrânge folosirea drumurilor tradiționale între Orient și Occident, marile fluvii ale Europei Centrale și Orientale le deschid rute spre Mediterana Orientală, Marea Neagră și Marea Caspică, cu alte cuvinte spre bogățiile Asiei.

Astfel, în Europa de Nord se ivesc piețe comerciale drept începuturi de drum, plăci turnante sau capete de pod. Iau naștere porturi ca Birka, aproape de actualul Stockholm, sau Haithabu, pe coasta de sud-est a Danemarcei. Ușor accesibilă dinspre Suedia, Insula Gotland devine nodul maritim al traficului la mare distanță. Adevărate colonii sunt întemeiate pe coasta germanică și slavă a Balticii, pornind de la care se întinde aria afacerilor scandinave în ținuturile slave din spatele lor. Suedezii ajung la Bizanț înainte de 840.

Altfel spus, scandinavii n-au ca scop principal să jefuiască Occidentul carolingian. Ei nu sunt nici destul de numeroși, nici destul de organizați ca să tragă profit de pe urma unei jefuiri sistematice. De altfel, ei n-au talente războinice și sunt învinși cu regularitate în luptele dintre armate. Arderea satelor și a mănăstirilor nu le servește la nimic și ei o știu bine. În schimb, este o ocazie foarte bună pentru comercianți să-și procure gratis metal prețios. Pentru traficul lor cu Orientul, varegii din Suedia și norvegienii știu de unde să-și procure aurul și argintul: în timp ce se manifestă pe piețele din Tașkent și din Buhara, „normanzii” vor semăna groaza în Occident. Dar aceasta nu-i împiedică deloc să caute și puncte de aprovizionare care, în Atlanticul de Nord, se vor transforma în centre de colonizare. În 793, norvegienii sunt în Marea Britanie, doi ani mai târziu în Irlanda, unde înființează un cap de pod. Amenajează o bază permanentă în Insula Rechru, la nord de Dublin. În anul următor, jefuiesc marea mănăstire de la Lindisfarne, pe coasta septentrională a Northumbriei.

Unii se instalează definitiv. Colonia norvegiană prosperă, se extinde. Între 832 și 845, șeful lor Thorgestr cucerește jumătate din Irlanda. Occidentului nu-i este încă frică: nimeni nu vede aici altceva decât o cucerire ca atâtea altele și un război comparabil în toate privințele cu expedițiile războinice ale primilor Carolingieni.

Lucrurile se schimbă și încep să li se pară grave occidentalilor când „normanzii” se leagă atât de regatele anglo-saxone cât și de Imperiul franc. În anii 840, danezii atacă regatele Northumbriei, Merciei și East Angliei. Victoria regelui Northumbriei, Alfred cel Mare, la Edington (878) nu va face decât să pună stavile ambițiilor lor insulare. Ei vor continua să joace un rol în Anglia anglo-saxonă până pe vremea lui Eduard Confesorul, care va izbuti în cele din urmă să-i lipsească de orice putere politică (1040).

Pe continent, navigatorii danezi iau, încă înainte de anul 800, locul frisonilor, până atunci stăpânii navigației în Marea Nordului, și câteva grupuri se plantează chiar în Friesland, de unde vor bloca gurile de vărsare ale fluviilor Rin și Escaut până când vor fi izgoșiți în 891 de către regele carolingian al Franciei Orientale, Arnulf. Ei se țin în schimb la distanță de coastele occidentale până la moartea lui Carol cel Mare, dar pe timpul lui Ludovic cel Pios sunt văzuți năpustindu-se asupra tuturor coastelor și de-a lungul tuturor fluviilor. Ei se află pe Loara în 819, pe Tajo în 844. Efectuează câteva incursiuni dincolo de Gibraltar. Normanzii sunt semnați în Italia în 859. Ei pătrund în inima regatelor continentale. Îi găsim în fața Parisului în 845. În 885, pun orașul în primejdie, iar incapacitatea împăratului Carol cel Gros de a despresura ceea ce reprezintă deja un oraș-pod de importanță strategică și în plus una dintre capitalele vechii Neustrii va atârna greu în hotărârea marilor demnitari care se pronunță pentru detronarea lui.

Vikingii în jurul anului 1000



POPOARE ÎN MIȘCARE



În fața normanzilor, conducătorii Franciei Occidentale se organizează. Câteva conți capătă vaste puteri militare: unul dintre ei, Robert cel Puternic, care dirijează apărarea ținuturilor Senei și Loarei și care își găsește moartea la Brissarthe (866) în lupta împotriva invadatorilor, va fi strămoșul Capețienilor. Alții preferă să părăsească pozițiile devenite periculoase. Așa se face că benedictinii de la Noirmoutier, a căror mănăstire e prădată în 830, se repliază într-o primă mișcare, luând cu ei moaștele întemeietorului lor, Sfântul Philibert, în Poitou, unde fondează în 836 noua mănăstire Saint-Philibert-de-Grandlieu, apoi, într-o a doua mișcare, într-un ținut care li se pare definitiv la adăpost: ei se stabilesc la Tournus (875). Normanzii vor fi văzuți în continuare în Burgundia.

Abilitatea lui Carol cel Simplu îi dă în sfârșit Occidentului posibilitatea să răsuflă: după ce a bătut zdravăn ceata de normanzi care deținea de zece ani Sena Inferioară și ținutul din jurul orașului Chartres, regele le lasă jefuitorilor un teritoriu, dându-le misiunea să asigure acolo pacea. Tratatul de la Saint-Clair-sur-Epte (911) îi dă lui Rollon comitatul Rouen, căruia, prin negocieri pentru menținerea unei fragile supuneri, i se va adăuga un ținut întins în 924 până la Bayeux și în 933 până în Cotentin. Destul de repede creștinați și deveniți docili din interes, acești „normanzi ai Senei“ vor fi de un prețios ajutor în a-i pune la punct pe „normanzii Loarei“. În două sau trei generații, ei vor fi perfect asimilați, iar arheologul nu va mai putea distinge, în cimitirele celei care a devenit Normandia, mormintele franco-romanilor de cele ale scandinavilor, veniți totuși cu obiceiurile și credințele lor.

Nemulțumindu-se să cutreiere litoralul european al Atlanticului, vikingii se apucă să exploreze și să colonizeze, spre vest, pământurile înălțate din apele Atlanticului de Nord. Ca și pe coastele Imperiului carolingian în secolele al VIII-lea și al IX-lea, ei caută în secolele al IX-lea și al X-lea să cucerească insulele Marelui Nord. Dar insulele sunt sărace, iar vikingii găsesc acolo mai multe posibilități să vâneze și să pescuiască decât comori sau pământuri să le cultive. Norvegienii sunt în Shetland prin 700, în Orcade și în Feroe prin 800, în Islanda în 874. Ei ocupă Hebridele. În 982, un paricid fugar, Erik cel Roșu, descoperă Groenlanda. Poate că a ajuns după aceea și în Țara lui Baffin. Groenlanda devine o bază comercială, de unde pornesc spre Norvegia pieile de urs și de focă, uleiul de focă și fildeșul de morsă.

Navigând de-a lungul coastei, favorizați de dezghețul apelor litoralului în timp de vară, vikingii împing investigația spre nord. Ei ierneză chiar dincolo de Cercul Polar. Pe la paralela 77, ajung în acel Mare Nord unde Groenlanda și Țara lui Ellesmere nu sunt despărțite decât de îngusta strâmtoare Smith cu ape înghețate aproape întotdeauna. Pentru a ști dacă se poate trece pe aici din Groenlanda în America, e nevoie de o hartă, pe care ei n-o au. La aceste latitudini, exportatorii, neavând ocazii să facă comerț, lasă câteva urme ale trecerii lor: catarama de bronz, fragmente ale unor carcase de ambarcații nituite –

bărcile eschimoșilor sunt făcute din piei cusute – sau căști de fier. N-are importanță dacă aceste mărturii sunt la estul sau la vestul Golfului Baffin. Vikingii nu sunt interesați în fond decât să meargă din insulă în insulă. Groenlanda e o insulă, Țara lui Ellesmere e o altă insulă.

Împins de vânturi și de curenți la voia întâmplării, un norvegian, Bjarni Herjolfson, este primul european care ia contact, în 986, cu un pământ, mai la sud, care ar putea fi Terra Nova, deci America. Fiul lui Erik cel Roșu, Leif Eriksson, face o recunoaștere mai serioasă puțin după anul 1000 și ajunge fără-ndoială la Țara lui Baffin. Pentru cel care cunoaște oarecum curenții și vânturile care duc spre Europa, este mai ușor să ajungi în Labrador decât să mergi de la Bergen la Reykjavik.

Primii care ajung în America nu sunt deci navigatori îndrăzneți care se îndreaptă direct spre vest, pornind din Norvegia, ceea ce ar fi însemnat o navigație foarte anevoioasă, sau pornind din Groenlanda Meridională, ceea ce ar fi fost imposibil de-a curmezișul unui Golf Baffin pe atunci blocat la mijloc, chiar vara, de o limbă de gheață. Sunt exploratori experimentați și navigatori prudenți care nu se îndepărtează cu adevărat de coastă nici pe mare, nici pe uscat. Revenind spre apele libere după un periplu dincolo de Cercul Polar arctic, ei ajung, fără s-o știe, pe un nou continent, dar venind din nord. Prima descoperire a Americii nu este o aventură atlantică, ci una polară.

Ce semnificație au numele pe care acești scandinavi le dau unor descoperiri a căror importanță pentru viitor ei n-o pot aprecia, acestor ținuturi pe care le abordează câteva expediții comerciale fără urmări? Multe saga vorbesc cu prisosință despre aceste pământuri noi, de un Vinland închipuit mai ales de clerici care n-au fost acolo și care tratează pământurile din vest ca o lume mitică la gândul căreia li se înfierbântă imaginația. Marklandul, Hellulandul atâtor saga din secolul al XIII-lea, este fără-ndoială Labradorul. Vinlandul, țara cu pășuni verzi sau țara vinului – nu știm –, de unde se aduce lemn pentru construcția navelor și unde e de mirare că a crescut vița de vie sălbatică, este, poate, Terra Nova, sau Noua Scoție.

Vikingii n-au mers, desigur, mai departe. În ciuda a numeroase comentarii spectaculoase, nu există nici o dovadă a unei prezențe europene de-a lungul fluviului Sf. Laurențiu și în interiorul continentului american. Țelul vikingilor era de a se îmbogăți, nu de a crea imperii. Cu atât mai puține dovezi avem despre un contact între vikingii veniți din Est și populațiile americane venite din Vest cu treisprezece sau paisprezece mii de ani mai înainte. După câteva rare și scurte expediții pe care izolarea față de bazele din Groenlanda îi împiedică să le transforme în colonizări, vikingii părăsesc America. Un episcop vine în secolul al XII-lea într-un turneu pastoral pe care ar fi o exagerare să-l considerăm o adevărată evanghelizare. Câteva vestigii arheologice sunt o dovadă a acestei treceri a europenilor, cum e acea statueta de lemn reprezentând un bărbat

îmbrăcat într-un veșmânt împodobit cu o cruce, găsită în 1977 aproape de Lake Harbour, pe coasta meridională a Țării lui Baffin, în fața Labradorului. Deși nu se va merge mai departe și expedițiile nu vor fi reluate prea curând, aceasta va fi de-ajuns pentru ca să rămână vie în lumea marinarilor obișnuiți ai Oceanului Arctic amintirea unui pământ întins spre sud dincolo de Atlantic.

Drumul spre America pare deschis. Dar nu este așa. Fiindcă survine atunci o perioadă de geruri mai puternice și de glaciațiuni mai întinse. Martorii sunt siguri: creșterea copacilor, limitele ghețurilor, datele înfloririlor și recoltelor. În măsura în care putem extrapola de la o regiune la alta, se pare că această răcire a emisferei nordice începe prin anii 1200, se accentuează spre 1300 și nu scade decât foarte încet după 1350. Pentru scandinavii obișnuiți ai Atlanticului de Nord, această tendință spre frig înseamnă o navigație împiedicată de ghețuri și o supraviețuire mai grea în bătaia vântului tăios. Lumea nordică se închide în sine. Această răcire din secolul al XIV-lea îi aduce spre sudul Groenlandei pe eschimoșii ținuți până atunci la distanță de coloniștii scandinavi. De altfel, aceștia se descurajează. Când Cristofor Columb se avântă în larg spre vest, descendenții vikingilor s-au repliat în peninsula lor scandinavă. Numai datorită unor eschimoși întâlniți întâmplător în cursul unei campanii de pescuit de către pescarii din Feroe și din Shetland norvegienii obțin într-adevăr în secolul al XIV-lea câteva informații asupra geografiei regiunilor arctice care intră în *Fericita născocire* pe care o va citi Columb.

Alți navigatori au păstrat obiceiul de a merge pe un traseu mai puțin septentrional spre soare-apune: pescarii află foarte curând ce poate să aducă o campanie de pescuit printre bancurile de pești din Terra Nova. Curios, acești navigatori bretoni, basci sau englezi, ba chiar portughezi, n-au nici cea mai vagă idee despre semnificația pe care o poate reprezenta un pământ dincolo de Atlantic. Dar în secolul al XV-lea, ei se aventurează deja să străbată oceanul. Prin anii 1450, pescarii din Paimpol și din Bréhat pescuiesc morunul pe coastele Islandei și ale unor „Terra Nova“. Douăzeci de ani mai târziu, un portughez stabilit în Azore, Vaz Corte Real, s-ar putea să fi ajuns cu adevărat în Terra Nova pe o rută mai meridională chiar decât cea a bretonilor. Nu mai e vorba să se navigheze de-a lungul insulelor cuprinse între paralelele 60 și 77. De data aceasta, se pleacă în larg spre vest. Este ceea ce fac de asemenea pescarii din Bristol care găsesc în ocean o insulă, căreia îi dau imediat un nume pe atunci nou, Brasil, care ar putea foarte bine să fie tot Terra Nova. În 1497, un negustor din Bristol, John Day, consideră oportun să-i împărtășească descoperirea celui mai faimos corăbier din acei ani, Cristofor Columb. În același an, John Cabot ajunge la rândul lui pe un pământ la vest. Terra Nova este descoperită tot mereu. Dar pentru toți Terra Nova este capătul lumii. Este sfârșitul Atlanticului. Nimeni nu se gândește că este începutul Lumii Noi.

PARTEA A DOUA

Forțele profunde

Căile credinței

EXTINDEREA LUMII CREȘTINE

În secolul al VII-lea, frontul creștinării este aproape stabilizat. Arianismul tocmai dispare din ultimele sale bastioane din Africa și Spania, în timp ce cucerirea arabă va pune toată lumea de acord. În Italia, ca și în Galia autoritatea papei este suficient de mare pentru a o cumpăni pe cea a împăratului și a face să se uite pretențiile ecumenice ale patriarhului de la Constantinopol, dar nu pentru a stabili o adevărată ierarhie ecleziastică asupra Occidentului: adevărații stăpâni ai bisericilor „naționale“ sunt episcopii, adeseori întruniți în concilii provinciale sau regionale, și suveranii, când reușesc să dețină controlul acestor concilii.

Fulgerătoarea înaintare a arabilor pune în dificultate, în Africa, precum și în Spania, o creștinătate mult timp activă și mută spre nord dinamismele evanghelizatoare care se exercită mai bine pe socoteala unui păgânism politeist decât a unui islamism monoteist și cuceritor. Se va vorbi curând de Reconquista, de lupta prin credință. Nu se va mai vorbi deloc de convertirea musulmanilor.

După ce Biserica din Occident și-a refăcut unitatea în jurul dogmei definite de Conciliul de la Niceea, ea își orientează predica în primul rând spre Anglia. Înțelegând că populațiile celtice respinse în secolul al V-lea de cuceritorii anglo-saxoni nu se preocupă câtuși de puțin să-i convertească pe acești barbari pentru a se reîntâlni cu ei într-o bună zi în rai, Grigore cel Mare trimite, în 597, misionari italieni, conduși de un călugăr roman pe care istoria îl va cunoaște ca Sfântul Augustin de Canterbury. Augustin îl convertește pe regele Kentului, Ethelbert, întemeiază mănăstirea de la Canterbury, apoi organizează o Biserică a Angliei cu un sediu metropolitan la Canterbury și episcopate la Londra și la Rochester. Dar mișcarea își pierde repede suflul. Până când Biserica va acoperi ansamblul provinciei anglo-saxone va mai trece încă un secol.

Această disensiune între vechea creștinătate celtică – de amintit strălucirea religioasă și culturală a monahismului irlandez din secolul al VI-lea – și tânăra creștinătate anglo-saxonă dă roade paradoxale: irlandezii, și îndeosebi

Sfântul Colomban (m. 615), își îndreaptă spre Galia acțiunile lor de reînnoire spirituală a creștinismului prin organizarea unui monahism exigent care reînnoadă legătura cu moștenirea ascetismului oriental.

Un nou val de evanghelizare a Occidentului de către el însuși vine în secolul al VIII-lea din acea regiune unde aristocrația domină destinele politice ale regatului franc: Austrasia, cu alte cuvinte ținutul care se întinde de la Marna la Weser și unde, în jurul orașului Metz, punctele fortificate sunt pe Meuse, Moselle și Rin. De fapt, totul depindea atunci de conjugarea eforturilor, interesate în diverse direcții, desfășurate de noua dinastie a demnitarilor pippinizilor și regilor carolingieni, și de o papalitate capabilă să-și vadă avantajul propriu într-o reunificare politică și religioasă a Occidentului.

Și totuși, evanghelizarea Germaniei vine din Anglia. Anglo-saxonii se încumetă întâi pe litoralul Mării Nordului, în Friesland. Acolo se află în 678 Wilfrid, iar în 690 Willibrord. Progresele sunt lente. Păgânismul domnește încă în Friesland când apare, în 716, călugărul Winfrid. Născut în Devonshire pe la 675, Winfrid are patruzeci și patru de ani – nu mai e tânăr! – când se hotărăște să se ducă să propovăduiască, la rândul lui, *Evanghelia* în Friesland. În ciuda unui eșec inițial, se întoarce în 718. Dar, de data aceasta, ambițiile lui nu se mai limitează la o predică izolată: înțelege să organizeze răspândirea credinței. Iată-l la Roma, unde Grigore II îl rebotează Bonifaciu și-l însărcinează oficial să evanghelizeze Germania. Bonifaciu se înapoiază atunci în Friesland, unde îl secundează pe bătrânul Willibrord. În 722, purcede la înființarea în Bavaria – țară deja evanghelizată de Rupert la începutul secolului – și mai ales în Hessen a unei rețele de viață religioasă. Uns episcop, numit arhiepiscop în 732, el înmulțește centrele de influență spirituală cu abații ca Fritzlar (723), Reichenau (734) și Fulda (741), episcopate ca Passau (737), Freising (739), Erfurt și Würzburg (741). Se stabilește la Mainz și conduce de acolo mișcarea misionară spre Saxonia. În cele din urmă își continuă activitatea în Friesland, unde este ucis de păgâni (754).

Se știe rolul esențial pe care l-a jucat în acești ani Sfântul Bonifaciu în alianța dintre Pepin cel Scurt și papalitate. Fără să fie responsabil, el este factorul decisiv al venirii la putere a noii dinastii france. El îi dă lui Pepin garanția morală a Bisericii, dar se folosește în schimb de prestigiul politic al regelui franc pentru a susține evanghelizarea Germaniei. Relația continuă să se facă simțită, legând trainic cucerirea militară de convertirea păgânilor. Bonifaciu a convertit jumătate din Germania fără să fie nevoie să se scoată sabia din teacă. Succesorii săi vor merge pe urmele oștilor carolingiene.

În timp ce pun pe picioare Bavaria (începând din 743, și definitiv în 787) și Saxonia (din 744 până în 804), Pepin, apoi Carol cel Mare le impun creștinismul și se slujesc de acesta pentru a se asigura de supunerea posesiunilor cucerite. În Saxonia domnește teroarea religioasă după o nouă revoltă a acestei țări, atât de des supusă și rebelă. La moartea lui Carol cel Mare (814), când

regatul franc ajunge la Elba Inferioară și la Dunărea de Mijloc, Biserica este puternic înrădăcinată în Germania, având ca piloni episcopatele sale de la Köln, Mainz și Salzburg, apoi episcopatul vremelnic din Bremen (787) și cele din Hamburg și Münster (prin 805). Evanghelizarea Frieslandei se termină datorită lui Liutger, unul dintre primii frisoni convertiți de Willibrord.

În Estul Extrem, la nord de Dunărea de Mijloc, în acest timp victoria carolingiană asupra avarilor (791–795) duce la convertirea acestui popor, rămasă a fostului popor al hunilor. Înțelepciunea lui Alcuin, consilierul ecleziastic al lui Carol cel Mare, limitează la atât riscul unei aderări masive dar superficiale, ca odinioară în Saxonia: va cere mai mult timp, dar nu va exista nici o reacție supărătoare. Și aici, la moartea lui Carol cel Mare, acțiunea este terminată.

Creștinarea este, cu siguranță, mai reală pe Rinul odinioară roman decât în inima Bavariei, Turingiei și mai ales a Saxoniei, unde păgânismul mai însuflețește încă revolta antifrancă din 842. Lumea scandinavă se opune unui creștinism în care exemplul germanic o face să vadă sinonimul înrobirii față de franci. Danezii barează Istmul Schleswig cu un zid de pământ care amintește, în sens invers, după mai bine de o jumătate de mileniu, *limes*-ul lumii romane. Iar vikingii se gândesc că vor limita riscul unei invazii france ducându-se să-i hărțuiască pe franci la ei acasă, fapt spre care îi îndeamnă atât interesele lor economice, cât și crizele sociale legate de creșterea lor demografică.

Așadar, vor trece două secole mai înainte ca evoluția spre est a creștinismului să fie reluată cu adevărat, două secole în care focarele de evanghelizare întemeiate de Bonifaciu și de primii săi continuatori își vor da roadele. În preajma anului 1000, când extinderea spre țările slave e reluată, spatele este asigurat. Germania tânărului Imperiu romano-germanic este, în cea mai mare parte, solid creștinată.

De la Salzburg, unde episcopul Virgil (m. 784) își pune puternic amprenta, creștinismul se răspândește, încă de la sfârșitul secolului al VIII-lea, spre țările slave ale Carintiei și Moraviei, ca și spre Boemia. Pe timpul lui Ludovic cel Pios, arhiepiscopul de Reims, Ebbon, se încumetă un moment spre Danemarca (823), și avatarurile îndurate de regele Harold și de fiul său fac din Danemarca, pentru câțiva ani, un regat oficial creștin. Nimic însă nu este solid și trainic. Expansiunea creștină nu e reluată decât la sfârșitul secolului al X-lea, când lumea occidentală încetează să se mai teamă de invaziile păgânilor normanzi.

Primele progrese sunt înregistrate după victoriile dobândite în 933–934 de regele Henric Păsărarul – tatăl viitorul împărat Otto I – asupra ungurilor și danezilor. Pe la anul 1000, creștinarea Danemarcei este, practic, terminată. Datorită inițiativei vikingilor convertiți în Occident și aducând acasă cuvântul cel bun, creștinarea Norvegiei este un fapt împlinit în anii 1030. Suedia este ultima care o face, și în mod incoerent, în ciuda unor strălucite succese încă de la începutul secolului al XI-lea: templul păgân de la Uppsala rămâne, până în anii

1080, un simbol al rezistenței față de *Evanghelie*. Misionarii englezi și germani constituie primele cadre ale bisericilor scandinave. Un cler local există totuși încă din secolul al XI-lea. El va păstra de la originile sale un profund specific, vizibil atât în disciplină, cât și în ortodoxia dogmatică. Dar va trebui să mai treacă două secole încheiate pentru ca populația satelor să manifeste în comportamentul ei mai mult creștinism decât păgânism.

Scandinavii împing ei înșiși spre vest granițele unei creștinări sporadice ale cărei vestigii sunt mărturii incontestabile ale unei prezențe europene pe un continent care va fi America. Într-adevăr, țelul navigatorilor norvegieni este de a coloniza pământuri noi și ospitaliere, dar și de a găsi noi posibilități de a pescui sau a vâna, dacă nu pur și simplu de a afla o bază comercială sau un refugiu. Prin anul 980, norvegianul Erik cel Roșu, fugind din țara sa natală pentru că își ucisese tatăl, descoperă Groenlanda. Oricare ar fi motivele, extinderea creștinătății nu este decât o consecință. Și reaua-voință a lui Erik în această privință nu-l împiedică pe fiul său, Leif Eriksson, să contribuie la creștinarea Groenlandei. Astfel, în Atlanticul de Nord se organizează o Biserică o dată cu cuceririle recente ale creștinismului, Islanda, insulele Feroe, Orcadele, Hebridele. În 1124, există un episcop la Gardar (astăzi Igaliko) în Groenlanda, iar acest episcop pare chiar să se fi aventurat într-un inutil turneu pastoral în Vinland, ceea ce ar putea să însemne foarte bine Terra Nova sau Noua Scoție, cu alte cuvinte America. În secolul al XIV-lea, Biserica groenlandeză este încă vie, iar episcopul se achită de datoriile sale la fiscul pontifical trimițând fildeș de morsă. Dar răcirea climei care caracterizează secolul al XIV-lea își arată consecințele, aici ca și pretutindeni: eschimoșii coboară spre sud și-și înmulțesc atacurile. Biserica din Groenlanda se șubrezește, după exemplul colonizării scandinave în tot Marele Nord. Ultimul episcop moare în 1378. Curia a continuat să numească episcopi până la începutul secolului al XVI-lea, cel mai ades dintre franciscani, dar puțini au fost cei care, fie și pentru o simplă călătorie, au părăsit Norvegia. La începutul secolului al XV-lea, în Groenlanda mai exista un canonic bătrân și câțiva credincioși.

Spre est, resurecția puterii imperiale subînțelege de asemenea reluarea misionarismului. Din punct de vedere oficial creștină în secolul al IX-lea, Boemia aderă definitiv la preceptele evanghelice când, la mijlocul secolului al X-lea, împăratul Otto I reușește să-și facă recunoscută acolo suveranitatea. Urmează Polonia, când regele Mieszko preferă convertirea în locul unei înfruntări cu împăratul. Misionarii veniți din Germania și din Boemia predică așadar sub ocrotirea lui. În anul 1000, Biserica din Polonia se organizează ierarhic în jurul arhiepiscopatului creat la Gniezno. În fine, vine rândul ungurilor, învinși în 955 de Otto I. Convertirea însoțește trecerea lor la un nou mod de viață. Abandonând nomadismul și prădăciunile, deschizându-se spre o civilizație agricolă și în curând urbană, ungurii se lasă ispitiți fără greutate de o religie care începe

să treacă drept un semn de superioritate: Sfântul Ștefan întemeiază în același timp regatul Ungariei și Biserica Ungariei. După o reacție fără urmări în timpul fiului său Bela, creștinismul nu va mai fi pus sub semnul întrebării de unguri.

Tot acest curent misionar provine din Occident, din conjuncția dinamismelor proprii ale papalității romane, ale Angliei și, în cele din urmă, ale Austrasiei france. În același timp, în Est, Biserica de la Constantinopol nu rămâne mai prejos, și aceasta tot atât de mult din grija de a-i converti pe păgâni, cât și din nevoia politică de a-și asigura contra Romei pretențiile sale la primatul ecumenic.

Patriarhul de la Constantinopol a început prin a aduna creștinătatea bulgară, care devine, în secolul al IX-lea, unul dintre elementele cele mai originale ale lumii bizantine. El eșuează, în schimb, în ceea ce privește păstrarea pe orbita sa a Bisericilor Boemiei și Moraviei. Aceste două țări au fost într-adevăr evanghelizate inițial (864) de grecii Chiril și Metodie, care răspundeau cererii unui duce al Moraviei, îngrijorat să nu i se accentueze dependența față de Imperiul franc printr-o supunere față de papalitatea care preia, după Carol cel Mare, puterea spirituală a imperiului occidental. Dar Boemia și Moravia sunt repede luate în stăpânire (867) de papalitate și mai ales de episcopii franci din Germania. În aceeași măsură ca dezacordurile doctrinare în legătură cu Treimea sau cu cultul icoanelor, aceste rivalități pentru primatul asupra Bisericilor slave deja constituite vor duce, înmulțind frustrațiile, la ruptura definitivă din 1054 și la împărțirea creștinătății.

Marele succes al Bizanțului, care înfruntă aici păgânismul, și nu Roma, este, în secolul al XI-lea, convertirea Rusiei kievene. Rusia este pe vremea aceea un ansamblu disparat de popoare foarte diferit organizate. Urmând goșilor, hunilor și avarilor, khazarii ocupă, începând cu secolul al VII-lea, întinsa câmpiei a Rusiei Meridionale, în jurul Donului și al Volgăi de Jos. În nord, de la Baltica la Urali, trăiesc dispersate câteva populații finice. La vest, niște slavi, separați în secolul al III-lea de cei care și-au căutat norocul între Elba și Vistula, se stabilesc pe Dvina și pe Volga de Sus. La ei apar, prin secolul al VIII-lea, triburi de varegi, cu alte cuvinte de scandinavi recrutați mai întâi ca mercenari pentru a face față asalturilor bulgarilor și khazarilor, apoi implantați și ridicând repede pretenții în ceea ce privește partea lor de teritoriu. În mijlocul secolului al IX-lea, ei formează un mic stat, în jurul Novgorodului. Câțiva ani mai târziu, sunt la Kiev. Nemulțumindu-se doar să se impună slavilor, ei îi regroupează, îi protejează și se folosesc de ei. Apare, în cele din urmă, un stat slav, structurat, în mod paradoxal, de scandinavi înrudiți cu vikingii care terorizează orașele și satele din Occident. În mijlocul secolului al X-lea, osmoza dintre cele două populații este aproape realizată, și atunci când prinții Kievului îi supun pe bulgari și pe khazari, ei termină de transformat o dominație „normandă“ într-un adevărat regat rus.

Rusia kieveană beneficiază de o intensă circulație comercială, ale cărei mari drumuri sunt Niprul și apoi Volga, deschise spre Marea Neagră și, deci, spre lumea bizantină. Pe aici își exportă câmpia rusească produsele, blănurile, mierea, lemnul. Pe aici, dar în sens opus, pătrund în Rusia influențele culturale ale Orientului grec. În secolul al IX-lea, Chiril și Metodiu au început, cu acordul împăratului bizantin Mihail III, să le predice khazarilor de pe Volga *Evangelhia*. În secolul al X-lea, creștinismul apare pe malurile Niprului. Cu puțin înainte de anul 1000, prințul Kievului, Vladimir cel Mare, primește botezul și se căsătorește cu sora împăratului bizantin. Dar noul stat rus veghează asupra independenței sale și se gândește deja la o politică de echilibru: în 1051, fiica prințului Iaroslav, Anna, se căsătorește cu regele Franței, Henric I.

Orientul rus și bizantin – Moscova, după căderea Constantinopolului în 1453, va pretinde moștenirea Bizanțului – nu este deci încă rupt de Occident și mai există aceeași frontieră a creștinătății care progresează în continuare spre est. Dar, câștigând întinsa câmpie rusă după Bulgaria, Biserica din Constantinopol restabilește un echilibru pe care îl pierduse de trei-patru secole din pricina progreselor *Evangeliei* în Occident. Bisericele Marii Britanii, Germaniei, Poloniei, Boemiei și Moraviei fuseseră tot atâtea extinderi ale puterii romane în Biserică. Deodată, la acest început de secol al XI-lea, Bizanțul valorează din nou ceea ce valorează Roma: un vechi creștinism și foarte mari speranțe pentru *Evangelie*. Asemenea Romei, deși cu mult mai târziu și într-o zonă mai limitată, Bizanțul ajunge în lumea nordică, la Baltica. Nimeni nu-și face iluzii, creștinismul este acolo încă superficial, fragil, ba chiar sporadic, și va mai trebui să treacă vreme până când poporul rus să-și uite în străfundul sufletului vechiul său păgânism. La orizontul lumii cunoscute, totuși, patriarhul de la Constantinopol privește tot atât de departe ca papa de la Roma. Nimeni nu se va mira deci cu adevărat că, în 1054, și unul și celălalt se consideră egali și se excomunică reciproc. Expansiunea creștină începe cu ruptura.

PELERINAJE

Totul pornește de la o idee simplă, care decurge din „Comuniunea sfinților”, adică participarea tuturor în avantajul tuturor. Creștinul mediu găsește un profit în virtuțile celor mai buni. De aceea, trebuie să meargă pe aceste căi, cele ale imitației pe care o favorizează exemplele luate din viețile sfinților – din care se inspiră iconografia creștină – și cele ale frecventării pe care o favorizează vecinătatea. Acestor căi ale Mântuirii prin proximitate le aparțin așadar practici atât de diferite cum e cultul moaștelor, îngroparea lângă trupuri sfinte, călătoria spre locurile privilegiate care sunt Locurile Sfinte ale vieții lui Hristos și ale Patimilor sale, ca și mormintele apostolilor și ale principalilor mijlocitori din Lumea de Dincolo, martiri și mărturisitori ai credinței.

Aceasta este de asemenea explicația furturilor sau cumpărării de trupuri sfinte și de moaște care îmbogățesc comoara spirituală a celor mai experimentați. Creștinătatea occidentală va plăti bani grei ca să aibă mai multe trupuri ale Sfintei Maria Magdalena sau ale Sfântului Benedict, iar Ludovic cel Sfânt se va gândi că face o treabă bună profitând de faptul că împăratul bizantin este plin de datorii pentru a cumpăra de la el Cununa de spini a Mântuitorului. Trupul sfânt sau moaștele sunt o comoară, care e apărată și protejată de calomnie și de furt. Pelerinul la Saint-Gilles-du-Gard spune verde-n față impostorilor care-și bat joc de virtuțile pelerinajului său:

Acesta este mormântul preafericitului Gilles, mărturisitorul, în care se odihnește și este cinstit trupul său. Să roșească de rușine ungurii care pretind că au trupul lui! Să tremure călugării de la Chamalières, care își închipuie că au trupul întreg! Să se rușineze oamenii din Saint-Seine, care se fălesc că au capul lui! Să tremure de frică normanzii din Cotentin, care se laudă că au trupul lui întreg.

Și cei de la Saint-Léonard-de-Noblat sunt la fel de vehemenți, fiindcă acolo se știe că monahii de la Corbigny îndrăznesc să se laude că păstrează trupul sfântului. Acesta este și așa destul de bun că îi copleșește cu binefaceri, deși ei nu au „nici cel mai mic oscior de-al lui“. În realitate, se precizează la Noblat, sfântul de la Corbigny este un anume Léotard, pe care ei l-au rebotezat în disprețul onoarei.

Acestei justificări a „peregrinării“ prin căutarea meritelor altuia, comunicabile cu prețul credinței, i se alătură justificarea personală prin participarea la suferințele lui Hristos și la cele ale martirilor: pelerinajul este o încercare, o mortificare, un sacrificiu. Te întorci cu picioarele sângerânde. Pierzi prin asta puțină sănătate și avere, atunci când nu pierzi chiar viața. Cele două căi spre Mântuire se întâlnesc atunci când, la capătul unui drum lung, adeseori dureros, pelerinul capătă grația de a muri aproape de Locul Sfânt. Să mori aproape de Mormântul lui Hristos, după ce ai călcat pe urmele Lui, este o șansă spirituală, chiar pentru cei care, în mod cât se poate de sincer, preferă să se reîntoarcă vii, având doar ciudatele foloase care sunt obținerea grației divine pentru Lumea Cealaltă și aureola de erou pentru cea de aici. Încercarea reprezentată de Cruciadă, pe care papalitatea a vrut-o ca o expediție militară și politică de recucerire, este înțeleasă la sfârșitul secolului al XI-lea de un mare număr de creștini, pe care papa nu s-a gândit nici o clipă să-i pornească pe drumurile Orientului, ca pelerinajul prin excelență, încercarea credinței până în pragul martiriului.

Încercarea înseamnă regenerare. Pelerinul se întoarce purificat, iar ritualul pelerinajului înmulțește gesturile simbolice. Timp de secole, la două leghe de Compostela, pelerinul ajuns la capătul drumului va găsi un râu într-un loc împădurit. Acolo se dezbracă complet și se spală în întregime. Acești oameni de

treabă n-au deloc obiceiul să-și facă o asemenea toaletă și mulți, după un drum atât de lung și plin de praf, s-ar mulțumi cu o baie bună la picioare. Ritualul care îi dezbracă și îi cufundă în apă în întregime are totul pentru a-i tulbura. Unul numește asta „spălarea sufletului“. Mai puțin înclinat spre supranatural, un altul vorbește de „spălarea părților intime“. Cel puțin astfel devin conștienți că pelerinajul nu-i doar o performanță, o bravură, o distracție.

Primele pelerinaje sunt consecința păcii romane. Occidentalii se duc, în secolul al IV-lea, să se roage la Ierusalim la Mormântul lui Hristos. Și această descoperire a lumii, care este și pelerinajul, constituie material pentru ghidurile de călătorii. *Itinerar de la Bordeaux la Ierusalim* furnizează sfaturi folositoare în ceea ce privește alegerea rutelor și etapelor: oare pelerinului bordelez i-ar trece prin minte că cel mai bun drum din Provence până în Italia merge prin Nord, prin valea râului Durance și prin trecătoarea muntelui Genèvre? Totodată, *Itinerarul* nu pierde ocazia să indice, pe parcursul drumului, curiozitățile care jalonează atât călătoria cât și istoria sfântă, fântâna lui Iacob, precum și peștera de la Betleem. Și-i atrage călătorului atenția asupra bazilicilor recent construite în Țara Sfântă din ordinul lui Constantin.

Asemenea peregrinări duc la redactarea mai mult sau mai puțin spontană a unor povestiri care sunt ele însele ghiduri pentru viitorii pelerini. Așa s-a întâmplat, în a doua jumătate a secolului al VII-lea, cu episcopul franc Arculf, aruncat de furtună pe coastele Hebridelor, la vest de Scoția, și adăpostit la mănăstirea colombană din Iona. Arculf fusese în pelerinaj la Ierusalim. A vizitat Țara Sfântă și a ajuns până la necredincioși. A văzut Betleemul, ca și Damascul. A admirat în Egipt a șaptea minune a lumii, catalogată oficial ca atare de nouă secole: farul din Alexandria cu cei 134 de metri înălțime ai săi. A poposit în Creta. La Constantinopol, unde a stat de la Paște până la Crăciun, s-a recules în fața atât de multor moaște însemnate că nici nu pot fi citate din memorie. Abatele din Iona n-a pierdut prilejul de a însemna, la dictarea călătorului, amănuntele acestui extraordinar periplu.

Minunile naturii nu lipsesc din povestirea care-l uluiește pe bunul călugăr: oare n-a văzut episcopul, în Sicilia, un vulcan scuipând foc? De altfel, Arculf nu scapă ocazia să facă apel la pitoresc: pe malurile Nilului, a văzut crocodili urmărind măgari și mâncându-i. Singurul lucru pe care nu-l explică este cum a reușit, luând o corabie în Sicilia care să-l ducă la Roma, să se pomenească la vest de Scoția!

Nici un călător nu pierde ocazia de a vizita, chiar dacă face un ocol, trupurile sfinte pe care i le poate oferi o călătorie a cărei țință este cu totul alta. Ducându-se la Ravenna, Sfântul Martin se abate în itinerarul său spre nord pentru a se ruga, ne spune Fortunat, la Soissons la mormântul Sfântului Médard și la Reims la cel al Sfântului Remi. Să notăm în treacăt că Sfântul Remi nu

se născuse când a murit Sfântul Martin și că, în secolul al VI-lea, bunul poet Fortunat împrumută, fără îndoială, fostului episcop de Tours propriile lui devoțiuni.

Sfărâmarea imperiului nu aduce cine știe ce schimbare în privința drumului spre Ierusalim. De la Imperiul carolingian la imperiul succesorilor lui Iustinian, piedicile se înmulțesc, sunt păgâni pe drumurile de uscat și pirați pe calea apei, dar pelerinul, cel mai adesea, nu părăsește pământul creștin, iar convertirea ungurilor conferă, la sfârșitul secolului al X-lea, întreaga însemnătate unui drum continental de acum înainte sigur. Fără îndoială, ținuturile din Țara Sfântă au încăput pe mâinile necredincioșilor începând din secolul al VII-lea, dar arabii lasă accesul spre Locurile Sfinte mai mult sau mai puțin liber celui care se arată a fi credincios și om pașnic. Chiar după anul 1000, aceasta este călătoria prin excelență.

Totul se schimbă cu brutalitate în secolul al XI-lea, o dată cu sosirea turcilor seleucizi: se instalează intoleranța, Occidentul asistă la închiderea drumului spre Locurile Sfinte. Turcii se află la Ierusalim în 1070. Ei ocupă temeinic orașul începând din 1078. Creștinii înțeleg că s-a terminat cu pelerinajul la Mormântul lui Hristos, tocmai când dinamica pelerinajului fusese reanimată datorită inițiativelor spontane care însoțesc o mie de ani de la Patimile lui Iisus. În acel an 1033, cronicarul Raoul cel Spân notează cu uimire că se văd plecând tot mai numeroși bogați și săraci, și plecând împreună. Foulque Nerra, teribilul conte de Anjou, care nu ezită în fața nici unei violențe pentru a-și extinde principatul, prin multiple trădări și violențe împotriva bisericilor și mănăstirilor, și care se pedepsește în compensație prin penitențe spectaculoase, nu dă înapoi, la 67 de ani, în fața a ceea ce va fi cel de-al patrulea pelerinaj al său la Ierusalim, un pelerinaj din care nu se va mai înapoia viu: va muri pe drumul de întoarcere, la Metz, în 1040.

Tot acesta e și momentul în care mișcarea care duce spre est *Evanghelia* se încheie cu consolidarea creștinismului roman în Polonia și primele succese ale creștinismului bizantin în Rusia kieveană. Încă din anii 1050, se vorbește de o recucerire militară a Țării Sfinte. Va fi Cruciada. Turcii creează ocazia de care se folosește în 1095 papa Urban II, preocupat să-și afirme autoritatea asupra Bisericii în sfârșit însănătoșite prin reforma gregoriană. Nu-i întâmplător că timpul Cruciadei este și cel al extraordinarei înfloriri a unor noi ordine religioase. Toate aceste ordine, de la cistercieni la premoniți și de la Grandmont la Chartreuse, privilegiază spiritul de austeritate și de mortificare, pășesc pe o aceeași cale a Mântuirii prin încercări și renunțări, la care participă spiritul de pelerinaj devenit spirit de cruciadă.

Un alt tip de pelerinaj se impune foarte curând, în sânul aceleiași creștinătăți occidentale: el îi conduce pe credincioși spre mormintele apostolilor și principalilor mijlocitori spirituali, a acelor sfinți în care o țară sau Europa întreagă recunoaște ceea ce se va numi mai târziu un sfânt patron. Ei există

în toate ținuturile și la toate distanțele. Ei există pentru toate pungile și pentru toate faptele eroice. Cel mai adeseori, mormintele principalilor întemeietori ai Bisericii locale sunt de ajuns pentru a atrage în zilele de sărbătoare o întâlnire populară reînnoită an de an. Moaștele atrag și ele în aceeași măsură.

Alte sanctuare își creează un renume fără să dețină nici un trup sfânt. În rest, credincioșii sunt împiedicați să practice un cult la mormântul îngerilor, iar trupul Fecioarei rămâne sustras adorației oamenilor din cauza Adormirii. Le țin locul statuile miraculoase care prelungesc foarte adeseori ritualurile anterioare creștinismului. Ele fac încă din Evul Mediu timpuriu reputația unor locuri ca Chartres sau Puy, iar mai târziu, în secolul al XV-lea, cea a orașului Czestochowa. Se merge la Chartres încă din secolul al IX-lea, deoarece Carol cel Pleșuv i-a oferit catedralei din Beauce omoforul Fecioarei, iar la Cunault, la porțile orașului Anjou, poate fi găsit inelul de nuntă al Mariei, cu câteva picături din laptele ei. O apariție a Arhanghelului Mihail – cu tot cortegiul lui de miracole – aduce pentru totdeauna celebritatea muntelui Gargano, în Puglia, iar pelerinajul de Sfântul Mihail pare înfloritor acolo încă din secolul al VI-lea. Alți pelerini venerază același arhanghel la Mont-Saint-Michel, a cărui istorie legendară se îmbogățește începând din secolul al IX-lea cu episoade împrumutate direct de la călători întorși de la Gargano.

Sărbătoarea religioasă constituie un pretext pentru toate întrunirile acestea. Mari bâlciuri vor lua naștere astfel în secolele al X-lea și al XI-lea, cu forfota lor de oameni și de mărfuri, și de asemenea cu traficul lor financiar.

Ca să vină să petreacă o zi plăcută la sărbătoarea Sfântului Denis, parizienii și vecinii lor apropiați n-au cine știe ce merit și nimeni nu s-ar lăuda cu acest lucru. Încercarea e ușoară. Recompensa, de asemenea. Justificarea prin sacrificiu dă valoare pelerinajului în locuri îndepărtate, cel care, pe de altă parte, satisface nevoia de a schimba aerul, de a descoperi țări și oameni, de a deschide o paranteză în desfășurarea monotonă a anotimpurilor la oraș sau la sat. O credință profundă se combină ușor cu o nevoie de evadare.

Astfel iau naștere, încă din Evul Mediu Timpuriu, marile confluente. Așa se face că se merge la Roma la mormântul apostolilor, la cel al Sfântului Petru în primul rând. Ducându-se în pelerinaj la Roma, în ciuda riscurilor pe care și le asumă călătorii din pricina incursiunilor întreprinse de sarazini în zona dinspre continent a țărmului provensal și ligur, abatele de la Cluny, Mayeul, este făcut prizonier în 972 pe drumul de întoarcere. Firește, pelerinajul la Roma dobândește un nou prestigiu o dată cu întărirea autorității pontificale care are la bază, în secolul al XI-lea, reforma gregoriană și, în secolul al XIII-lea, tentativele de teocrație întemeiate pe augustinismul politic al lui Innocențiu III. Stânjenit în a restabili asupra Bisericii din Occident o autoritate puternică, atacată de prinții temporali și îndeosebi de regele Franței, Bonifaciu VIII dă o nouă strălucire prestigiului pelerinajului roman instaurând, în 1300, o indulgență

specială, cea a Jubileului, cu alte cuvinte a Anului Sfânt. Succesorii săi vor repeta acțiunea. Papalitatea romană a Marii Schisme va face chiar din aceasta, la sfârșitul secolului al XIV-lea, un instrument de luptă împotriva orașului Avignon și un pretext de percepere financiară menit să compenseze insuficiența unei organizări administrative victimă a menținerii aici a arhivelor și administratorilor vechii papalități unice de la Avignon. Fideii ai papei care-și are reședința în acest oraș se vor duce, în ciuda tunetelor și fulgerelor pe care le va arunca acesta, să capete de la adversar o indulgență emisă în avans pentru intervalul 1390–1400 de o papalitate romană aflată în criză de bani.

Pelerinajele se înmulțesc. Se merge la mormântul Sfântului Martin la Tours, a Sfântului Nicolae la Bari, a Sfintei Maria Magdalena la Saint-Maximin sau la Vézelay, a Sfintei Foy la Conques.

Firește „cea de-a doua Romă” nu rămâne mai prejos. Petrecând câțva timp la Constantinopol în 1403 în așteptarea corăbiei care-l va duce la Trapezunt, ambasadorul castilian Ruy Gonzales de Clavijo înțelege să profite cât poate de comorile de moaște adunate de împărați, de la Constantin la Iustinian. Nu-i decât o problemă de răbdare.

I-am făcut cunoscut împăratului că am dori să vizităm orașul, bisericile sale și să contemplăm moaștele lor. Împăratul l-a delegat pe ginerele său, Micer Hilario Doria, căsătorit cu una dintre fiicele sale bastarde, precum și pe mai mulți gentilomi de la curtea sa să ne însoțească pentru a ne arăta tot ceea ce am vrea să vedem...

N-am văzut de data aceasta numeroasele relicve ale lui Iisus Hristos pe care le are biserica, din cauză că împăratul uitase și plecase la vânătoare nelăsându-i împărătesei decât cheile de acces la alte moaște. Ne vor fi arătate în altă zi.

Ambasadorul castilian vede la biserica Fecioarei *Pammacaristos* brațul Sfântului Ioan Botezătorul de la care lipsea un deget, mușcat de un tată a cărui fiică era amenințată, în Antiohia, să fie dată pradă balaurului: tatăl a azvârlit degetul sfântului în gura balaurului, care a murit pe loc.

De asemenea, el vede la Sfânta Sofia grătarul pe care „a fost pârjolit” Sfântul Laurențiu. Dar la Sfântul Ioan *in Trullo* îi sunt arătate marile relicve ale Patimilor, bucata de pâine de la Cina cea de Taină pe care Iuda n-a mâncat-o, cupa plină cu Sfântul Sânge, fire de păr din barba Mântuitorului, „smulse în clipa răstignirii pe cruce”, fierul Sfintei Sulițe, un fragment din buretele îmbibat cu oțet, cămașa trasă la sorți. Cât despre Biserica Sfântului Francisc, ea oferă spre venerație o bucată din Adevărata Cruce, moaștele Sfântului Apostol Andrei, brațul drept al Sfintei Ana și veșmântul Sfântului Francisc din Assisi.

Există relicve pentru toate devoțiunile. La drept vorbind, Clavijo pare mai degrabă curios decât evlavios. Dar nimic nu-i scapă acestui turist de ocazie:

acoperișurile de plumb, jaspul coloarelor, adâncimea portului. Și cum să nu notezi uluitorul modernism al concluziei pe care o trage de pe urma vizitei la Sfânta Sofia: „Tot acest ansamblu merită să fie văzut“.

Cei care nu se deplasează la Constantinopol pentru treburile lor sau la Roma din evlavie pot, în Europa Occidentală, să se ducă la Santiago de Compostela: locul de pelerinaj este frecventat îndată după descoperirea, în 813, a unui mormânt identificat ca fiind al Sfântului Iacob cel Mare. Acesta este momentul în care Sfântul Iacob devine patronul Reconquistei asupra Islamului. A fost văzut apărând, în 844, în toiul bătăliei de la Clavijo, pentru a conduce, cu sabia în mână, armatele creștinătății împotriva celor ale necredincioșilor. Sfântul Iacob este *Matamoro*, cel care îi învinge pe mauri. Creștinătatea în război identifică lupta ei cu acțiunea sfântului apostol.

DRUMURILE DE PELERINAJ

Pe harta Europei se înscriu drumuri de pelerinaj. Sunt drumurile pe care pelerinii se povățuiesc unii pe alții să le urmeze, cele pe care le indică mănăstirile transformate în adevărate agenții de voiaj în folosul mănăstirilor înrudite, deoarece fiecare își are ruta lui preferată, care-i favorizează pe călugării săi. Mai sunt și rutele pe care pelerinii sunt asigurați că vor găsi adăpost, îngrijire și asistență, în căminele concepute pentru ei și finanțate în acest scop de milostenia publică. Ei știu că vor întâlni acolo însoțitori. De-a lungul drumului, le este ușor să se integreze acestor grupuri de călătorie și de rugăciune, făcând mai puțin aventuroasă o călătorie întotdeauna plină de riscuri. După cum scrie un pelerin, spitalele sunt locuri sfinte, case ale Domnului, care aduc îmbărbătare pelerinilor, odihnă nevoiașilor, mângâiere bolnavilor, mântuire morților și ajutor celor vii.

Cele mai multe dintre aceste „drumuri“ sunt cele de la Santiago de Compostela, a cărei rețea întinsă în toată Europa organizează convergența și ușurează sistematizările logistice. Există „Drumul“ prin excelență, *Camino*, al cărui tronson final ajunge la Compostela pornind de la Saint-Jean-Pied-de-Port și valea Cizei, prin trecătoarea de la Roncevaux, Pamplona, Logroño, Burgos și León. Un traseu pe litoral, prin Bayonne, Bilbao, Santander și Oviedo, dublează „Drumul“. Spre aceste trecători occidentale ale Pirineilor converg în Franța patru mari drumuri.

Unul vine din Loara și din Aquitania. Este cel al pelerinilor regrupați la Paris, unde pornirea se dă în mod tradițional de la Saint-Jacques-de-la-Boucherie și unde prime îngrijiri sunt oferite mai sus de strada Saint-Jacques, în stabilimentul ținut de frații ospitalieri de la Saint-Jacques-du-Haut-Pas. Prin Orléans, Tours, Poitiers, Saint-Jean-d'Angély, Saintes și Bordeaux, drumul ajunge la

Ostabat și urcă spre trecătoare. Unii preferă, la Poitiers, să părăsească drumul tradițional și să treacă prin Charroux și Angoulême. Ca fapt esențial, acest „drum prin Tours“ este cel care permite pelerinilor să se roage la mormântul Apostolului galilor: Sfântul Martin, care este aproape la fel de celebru ca Sfântul Iacob. Posibilitatea de a îmbina cele două pelerinaje nu lasă pe nimeni indiferent. Aceasta nu-i împiedică pe unii – normanzi și bretoni – să prefere mai degrabă să-și înceapă pelerinajul la Mont-Saint-Michel; prin Nantes sau prin Angers, aceștia întâlnesc grosul pelerinilor la Poitiers sau la Saint-Jean-d'Angély.

Al doilea drum pornește de la Vézelay. De aceea se bucură de o mare faimă. Sfânta Maria Magdalena îl va ocroti pe pelerin de-a lungul drumului său. Este drumul prin regiunea Limousin, cel al pelerinilor veniți din Champagne și Lorena, ba chiar din Germania. Încă de la plecare, oferă o „opțiune“: se poate, înainte de a porni spre sud-vest, să se facă o excursie la Avallon și Cluny, să se vadă orașele Autun sau Tournus. De la Vézelay se ajunge la Neuvy-Saint-Sépulcre, fie prin nord, adică prin La Charité, Bourges și Châteauroux, unde se poate poposi la Abația din Déols, fie prin sud, adică prin Nevers, Saint-Amand și La Châtre.

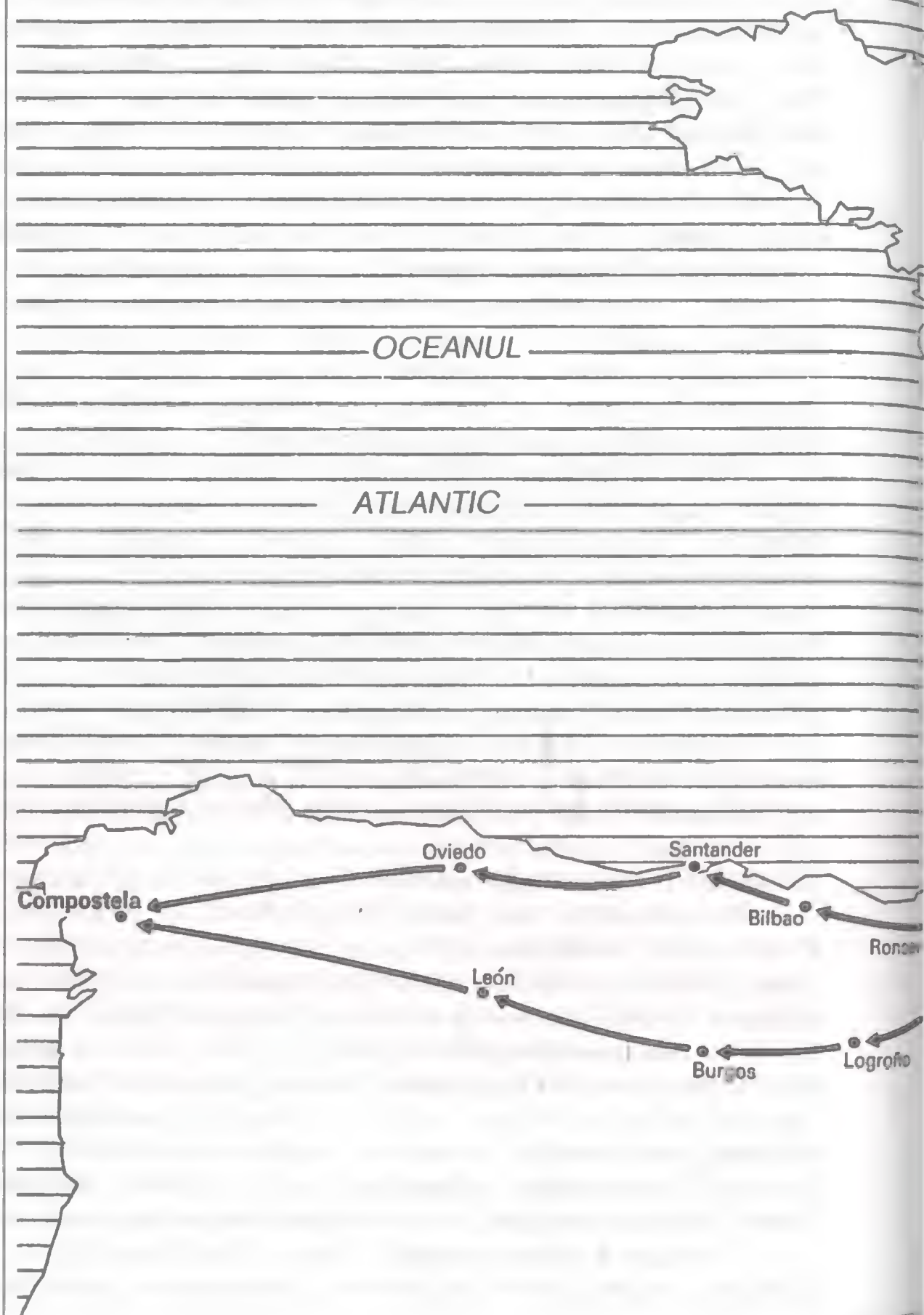
Cele două itinerare ale acestui drum se reunesc la Neuvy-Saint-Sépulcre, de unde majoritatea pelerinilor ajung la Saint-Léonard-de-Noblat, Limoges, Périgueux. Cu alte cuvinte, te poți ruga în tihnă și, cu același prilej, înainte de a traversa Gasconia, să admiri comorile relicvariilor care îi conferă reputație emailului din zonă, ca și extraordinarele cupole ale bisericilor din Périgord. Faci chiar provizii de medalii. Muzeul Cluny păstrează câteva dintre aceste medalii de plumb, ca aceea în care, pe o siluetă de castel crenelat, se vede Léonard ridicând mâna și sfărâmând lanțurile unui prizonier. Medalia te va ocroti de rele.

Din cei adunați la Neuvy lipsesc destui pelerini. Unii și-au părăsit grupul la Bourges sau Déols și preferă să ajungă la Angoulême pentru a se întâlni în cele din urmă la sud de Bordeaux cu călătorii veniți de la Paris și de la Tours. Alții și-au lăsat tovarășii la Nevers și trec Masivul Central prin Clermont, Tulle și Souillac. Îi vom reîntâlni amestecați cu pelerinii de pe „drumul din Puy“.

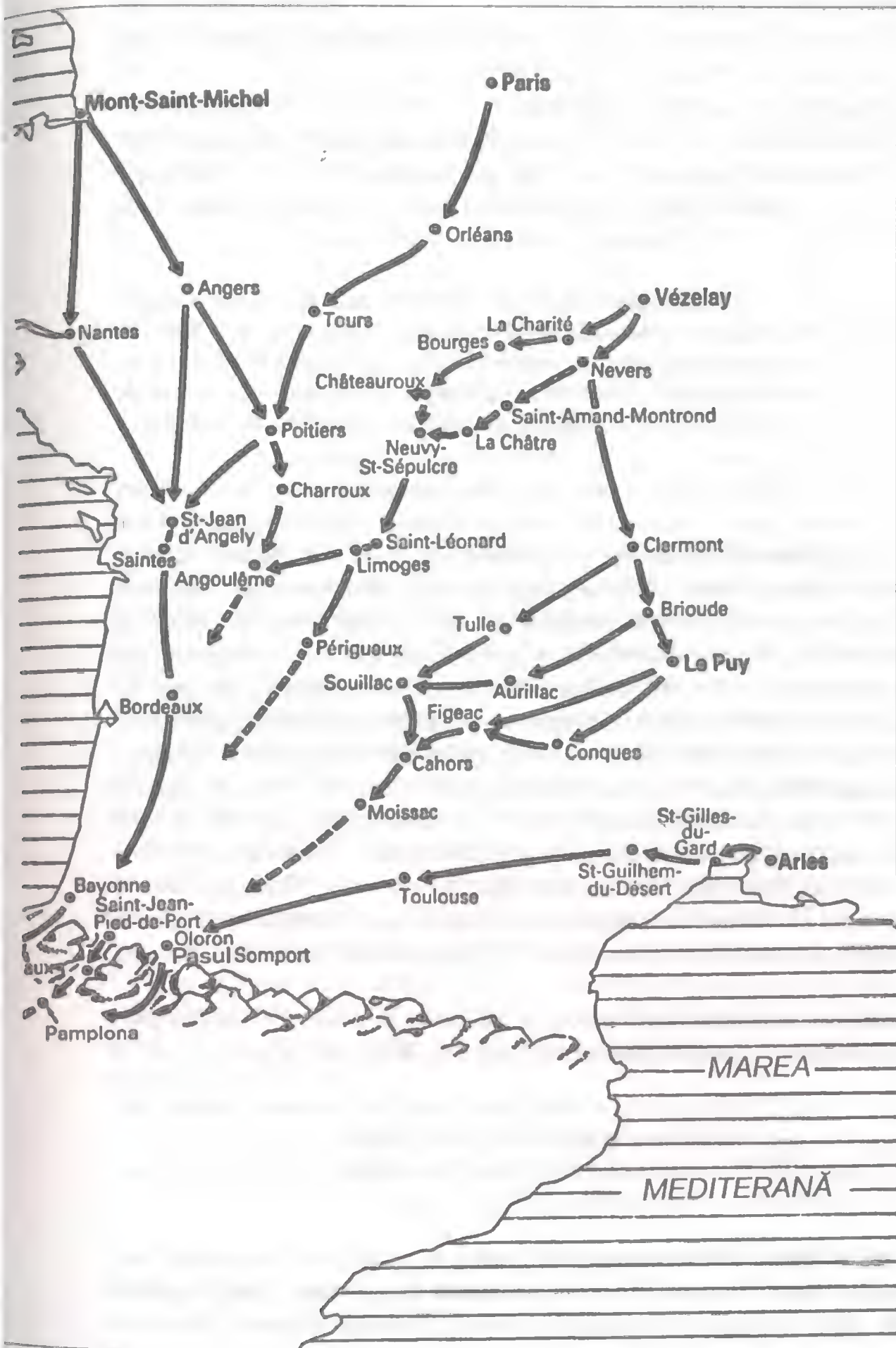
Al treilea drum vine, într-adevăr, din Puy. Trece prin Figeac și Cahors. Oferă mai ales posibilitatea de a venera la Conques moaștele Sfintei Foy, una dintre martirele cele mai renumite ale Franței medievale. Se poate, de asemenea, să găsești la Abația din Noissac ocazia să te rogi și să fii alinat. De-a lungul rutei din Puy se văd drumețind pelerini veniți din Lyon, Vienne și de mai departe, din Dauphiné, ca și din Burgundia și din întregul imperiu. Pentru francezi este „drumul teutonilor“. El are o variantă prin Brioude, Aurillac și Souillac. Dar pelerinul poate reîntâlni de asemenea la Clermont drumul de la Tulle și de la Souillac, pe care apucă uneori pelerinii veniți de la Vézelay. După cum vedem, pelerinajul lasă posibilitatea de a alege devoțiunile și curiozitățile.

O a patra rută nu întâlnește „Drumul“ decât dincolo de Pirinei: este „drumul din Saint-Gilles“ care, din Provence, ajunge la căminul din Oloron și

Drumurile Sfântului Iacob



CĂILE CREDINȚEI



la trecătoarea Somport, trecând prin Arles, Saint-Gilles-du-Gard, Saint-Guilhem-le-Désert și Toulouse. Pelerinii veniți din Italia, ba chiar din Orient, merg pe el alături de cei din Provence și Languedoc.

Alcătuît la mijlocul secolului al XII-lea de un zelos al pelerinajului, poate un călugăr din Parthenay, *Ghidul pelerinului la Santiago* aparține genului bine cunoscut al itinerarului practic dublat de un inventar turistic. Decupajul itinerarelor ține de aspectul practic: pelerinul știe cât drum îi mai rămâne de făcut înainte de etapa unde îl așteaptă mâncarea și odihna.

De la porturile din Cize până la Santiago sunt treisprezece etape. Prima merge de la satul Saint-Michel, care se află lângă porturile din Cize, pe versantul gascon, până la Viscarret. Și această etapă e scurtă. A doua merge de la Viscarret la Pamplona, și e mică. A treia merge de la Pamplona la Estella. A patra, de la Estella la Najera, se face călare.

Să notăm că etapa „mică“ reprezintă totuși treizeci și cinci de kilometri de-ai noștri și că cea „scurtă“ reprezintă vreo patruzeci, cu trecerea defileului. Se va observa că drumurile familiare pelerinilor oferă, pe traseu, ocazia vizitării unor sanctuare prestigioase. Unii se roagă în fața mormântului Sfântului Martin, alții în fața celui al Mariei Magdalena, alții în fața Fecioarei din Puy și în fața Sfintei Foy. Pe ruta Saint-Gilles, credincioșii pot să se roage în fața rămășițelor Sfântului Trofim, Sfântului Gilles și Sfântului Sernin, dar pot de asemenea să facă o plimbare la Aliscamps și să viseze acolo la eroii poemelor epice medievale, ocolind prin Saintes-Maries-de-la-Mer. Este vorba, desigur, de un turism spiritual, marcat, în așteptarea mării clipe care vine la capătul călătoriei, prin practicarea devoțiunii proprii fiecărui popas cucernic. Există devoțiuni la fiecare etapă, mai mult sau mai puțin celebre, e adevărat. Nu vezi în fiecare zi trupul Sfântului Martin, dar Sfânta Cruce din Orléans oferă o bucată din lemnul Crucii și ți se dau asigurări că acea cupă păstrată cu sfințenie la Saint-Samson nu este altceva decât potirul de împărtășanie de la Cina cea de Taină.

Pelerinul nu merge cu capul plecat și nici nu se consideră un suflet pur. Pe drum, el privește, cunoaște oameni noi, ascultă. Mănâncă și bea.

La Estella, pâinea e bună, vinul excelent, carnea și peștele din belșug. Orașul abundă în tot felul de desfătări.

Carrion este un oraș industrial, prosper, bogat în pâine, vin, carne și tot felul de alte lucruri.

Vizita sfântă nu interzice curiozitatea turistică. Autorul *Ghidului* a văzut în apropiere de Arles cimitirul de la Aliscamps și s-a minunat găsind atâtea morminte de marmură, cu atâtea inscripții antice „gravate cu litere latine, dar

într-o limbă ininteligibilă“. Să ne amintim că autorul *Ghidului* scrie în latină! Limba epigrafică nu-i spune, evident, nimic, dar pelerinul nu e lăsat să treacă prin fața unor asemenea vestigii fără să i se atragă atenția. La Saint-Gilles, același călător descrie cu o mulțime de amănunte racla de aur. El citează chiar versuri latine gravate deasupra: o inscripție care, datorată imaginației de care se lasă furat artistul sau comentatorul său, laudă „limpedea sonoritate“ a alăutelor la care cântă cei douăzeci și patru de bătrâni. Ghidul turistic nu pierde nici un email, nici o gemă.

Capacul raclei este împodobit pe deasupra și pe laturi cu un model în formă de solzi de pește. În vârf sunt încastrate treisprezece cristale de stâncă, unele cu fațete pătrate, altele având formă de mere sau de rodii. Un cristal impunător, tăiat sub forma unui pește mare – un păstrăv – se înalță, cu coada îndreptată în sus. Primul dintre aceste cristale, tăiat în formă de cupă, este enorm. S-a fixat pe el o cruce de aur prețioasă.

Firește, se cuvine să se vadă la Saint-Seurin din Bordeaux cornul de fildeș al lui Roland, plesnit de suflul puternic al nepotului lui Carol cel Mare, la Saint-Jean-d'Angély capul lui Ioan Botezătorul și o bucată din Cruce. Nechibzuit ar fi acela care nu s-ar extazia, la Angoulême, ca și la Melle, în fața sculpturii care-l reprezintă pe „cavalerul Constantin“. La Paris, cel mai mare oraș din Occident, admiri cele o sută de clopotnițe ale sale. La Santiago de Compostela, ți se atrage atenția asupra a trei monumentale lămpi de argint. Iar călătorul e prevenit că în catedrală se pot număra paisprezece coloane de fiecare parte a naosului și o coloană pe axa de intrare, că există șaizeci și trei de vitralii și că fiecăruia dintre cele zece portaluri i s-a dat un nume. Soclul fântânii are trei niveluri, și în bazinul fântânii unde apa pare caldă iarna și răcoroasă vara, cincisprezece oameni s-ar scălda cu ușurință, scrie autorul *Ghidului*.

Acțiunea pioasă se combină uneori cu pitorescul drumului. Chiar la Compostela, cei răspunzători de sanctuar au găsit cu ingeniozitate mijlocul de a face economii la transportul materialelor necesare lucrărilor de construcție: pelerinii sunt fericiți să dobândească merite suplimentare, și *Ghidul* ne previne asupra acestui lucru.

La Tricastela, la poalele muntelui, în Galicia, pelerinii primesc o piatră pe care o duc cu ei până la Castañola pentru pregătirea varului care va servi la construirea bazilicii Apostolului.

Rod al experienței comune, și alte lucrări de același gen au circulat desigur din generație în generație. Acesta ne spune ce îl poate învăța, la popasul de seară, pelerinul care se întoarce pe cel care se duce.

Dacă traversezi zonele de stepă în timpul verii, ai grijă să-ți aperi chipul de muștele uriașe care bântuie și cărora li se spune viespi sau tăuni.

Dacă nu te uiți pe unde calci și nu ești precaut, te înfunzi cât ai clipi din ochi până la genunchi în nisipul marin, care aici te invadează imediat.

Informația poate, într-o anumită ocazie, să-i salveze viața, lui sau animalului pe care-l călărește. Cu falsa modestie a celui care a scăpat dintr-o mare pacoste și nu-și precupețește sfaturile, autorul *Ghidului* notează curiozitățile mortale.

Într-un loc zis Lorca, spre est, curge un fluviu numit Râul Sărat. Ferește-te să-ți apropii gura de el sau să-ți adăpi calul. Acest fluviu e aducător de moarte. În timp ce ne îndreptam spre Santiago, am dat peste doi navarezi așezați pe mal, care își ascuteau cuțitele. Ei au obiceiul să jupoaie pielea animalelor călărite de pelerinii care beau din apa asta și din această cauză mor. La întrebarea noastră, ne-au răspuns cu o minciună: că apa asta e bună și e potabilă. Le-am dat așadar cailor noștri să bea. Doi au murit, iar oamenii aceștia i-au jupuit pe loc.

La drept vorbind, ghidul turistic pare ușor înfricoșat. Puține ape sunt acceptate de gătlejul lui. Multe sunt nesănătoase și aducătoare de moarte. Ebrul face excepție, fiind bun și bogat în pești. Cu toate acestea, este mai bine să te ferești de peștii pescuiți pe lângă Logroño.

Acești pești sunt periculoși pentru cei care-i mănâncă. Fie că este peștele numit vulgar mrcană, sau cel pe care cei din Poitou îl numesc sardea, iar italienii *clipia*; fie că este țipar sau lin, tu să nu-i mănânci nicăieri în Spania sau în Galicia. Fiindcă, fără nici o îndoială, ori mori la scurt timp după aceea, ori cazi bolnav.

Toate acestea te fac să te gândești că, într-adevăr, apele sunt nesănătoase și că în Evul Mediu oamenii mureau în călătorie ca muștele. Cum să nu te gândești, citind aceste rânduri, la atâtea morți, care ne par ciudate, cea a lui Barbarossa, mort fiindcă se îmbăiașe în Orontes, cea a lui Ioan Fără de Țară, fiindcă mâncase piersici cu vin? Dar există totuși față de aceste pagini și cititori sceptici, așa că autorul își ia măsuri de precauție.

Dacă cineva mănâncă, din întâmplare, și nu cade bolnav, înseamnă că el e mai sănătos decât ceilalți sau că e obișnuit în urma unei lungi șederi în ținut. Toți peștii și toate cărnurile de vacă și de porc din întreaga Spanie și Galicia îi îmbolnăvesc pe străini.

Pelerinajul nu se termină, într-adevăr, decât cu moartea sau, mai adeseori, cu revenirea acasă. Foarte curând însă duce și la colonizare. Un pelerin prinde

ocazia să se stabilească, ocazie pe care i-o oferă vecinătatea sanctuarului sau oricare alt punct de pe drum. Un altul povestește și-i dă idei altuia pe care-l împinge, mai degrabă decât pioșenia, spiritul de aventură sau căutarea profitului.

Așa se face că în secolul al XI-lea, normanzi reîntorși la Gargano dintr-un pelerinaj la San-Michele se arată atât de entuziași în descrierea ținuturilor străbătute, încât îi îndeamnă pe câțiva dintre compatrioții lor să se ducă în Sicilia, nu din evlavie, ci în ideea de a-și face rost de ceva pământ, ba chiar de vreun principat. Bizanțul pare să fi renunțat la recucerirea insulei pierdute în secolele al IX-lea și al X-lea. Sicilia este pământ arab și este totodată o faptă creștinească să-i izgonești de acolo pe necredincioși și o faptă îngăduită să-ți însușești bunul lor. Fiii micului senior din Cotentin care este Tancred de Hauteville se duc să-și caute norocul pe calea pelerinilor. Guillaume Braț-de-Fier, Robert Guiscard, Roger – viitorul rege Roger I – și tovarășii lor vor constitui, începând din 1058, acel principat normand care se întinde în Calabria și Sicilia și care dă naștere în 1071 unui comitat al Siciliei, baza regatului fondat în 1130.

Începe astfel o mișcare care va împinge de acum înainte spre Orientul mediteranean o Europă în plină expansiune demografică și capabilă de o strategie organizată. Stăpân al Pugliei și al Calabriei, Robert Guiscard începe să viseze. Se gândește să-i ia locul împăratului bizantin Alexios Comnen. Îi declară război în Iliria, devine stăpân pe Durrazzo la Adriatica (1081). Fiul său Bohémond duce războiul până în Tesalia. Îl vom reîntâlni peste cincisprezece ani în fruntea uneia dintre armatele din Prima Cruciadă, ale cărei obiective le va uita repede: creându-și un principat cu Antiohia, nu se va mai sinchisi să-i însoțească pe ceilalți cruciați până la Ierusalim. Nepotul său, Tancred, își va avea partea lui. Alții îi vor imita fără să mai aștepte mult.

În același timp, să notăm că normanzii rămași în Normandia pun mâna, alături de William Cuceritorul, pe regatul Angliei și pe fiefurile sale. Și în acest caz, curentul de colonizare se inversează. Acesta urcă spre nord. S-a terminat definitiv cu flotele normande care treceau din Baltica și Marea Nordului, prin Canalul Mânecii și prin Adriatica, până în ținuturile fluviilor Sena, Loara și Garonne.

CRUCIADA

Cruciada se dorește a fi o replică dată războiului sfânt al Islamului. Ea este mai ales riposta la instalarea trainică a Islamului în Spania, în Sicilia, în Orient, și am înțelege greșit geografia acțiunilor occidentale dacă am uita că Egiptul copt este, ca și Siria, Palestina și Asia Mică, un vechi pământ creștinesc jalonat cu episcopate și bogat în Părinți ai Bisericii, călugări și sihaștri. Occidentul creștin datorează mult Orientului, în ansamblul său, iar pelerinajul

la Locurile Sfinte, în jurul Ierusalimului și Betleemului, nu este decât un aspect al acestei relații privilegiate în sânul creștinătății pe care cucerirea islamică o face nespus de dureroasă.

Reconquista începe în Spania încă de când Carol cel Mare, în ciuda eșecului său în 778 și a dezastrului de la Roncevaux, adaugă, în primii ani ai secolului al IX-lea, la principatele rămase creștine – Galicia, Cantabria, Asturii – o „marcă”^{*} a Spaniei, care se transformă într-un comitat al Cataloniei, și un regat al Navarrei. Încă din secolul al IX-lea, Reconquista dă naștere la vest regatului León. În mijlocul secolului al X-lea, se conturează în jurul Burgosului un regat al Castiliei, și la sud de Navarra un regat al Aragonului. Din aceste două regate pornesc principalele acțiuni spre centrul peninsulei.

Chestiunea ar rămâne comparabilă atâtor conflicte legate de creșterea tinerelor principate – ca acelea care opun în Franța comitatul de Blois celui de Anjou, sau pe Capețian ducelui de Normandia – dacă întreaga creștinătate nu s-ar amesteca în ea în a doua jumătate a secolului al XI-lea. Papa îi cheamă pe credincioși la lupta împotriva necredincioșilor. Jucând, în întregul Occident, rolul de recrutor pentru cauza credinței, Ordinul de Cluny se face predicatorul unei Reconquiste mai întâi castiliene. În momentul când expansiunea normandă ajunge în Sicilia și Italia, dar și în Anglia, burgunzii se grăbesc să-i sară în ajutor lui Alfons VI de Castilia. Acesta se află în 1085 la Toledo. Zece ani mai târziu, el îi dă ginerelui său Henri de Bourgogne – un Capețian – comitatul care va deveni regatul Portugaliei. Anul precedent, în 1094, Cidul Campeador a ajuns până la Valencia. Totuși, Aragonul e cel care ia inițiativa. Alfons I Bătăiosul se află la Saragosa în 1118.

S-ar părea că, pentru moment, lucrurile trebuie să rămână așa. Creștinii se satură într-o oarecare măsură de un război care nu se mai termină și de care profită mai ales suveranii cărora le asigură expansiunea teritorială. Rivalitățile dintre regate sunt mai evidente decât obiectivul comun. Generozitatea Occidentului se întoarce spre alte fronturi. Este timpul Cruciadei. Europa creștină îi lasă pe spanioli să se descurce singuri cu sarazinii lor. După efemera dominație a Almoravizilor marocani, energicii Almohazi instaurează în 1145 asupra întregii Spanii musulmane o hegemonie întemeiată pe reforma religioasă și puterea militară. Chiar dacă, în 1147, primul rege al Portugaliei, Alfons I, este la Lisabona, Reconquista pare să-și dea duhul. La sfârșitul secolului al XII-lea, creștinii din Spania, și nu numai ei, pot să se teamă că mișcarea se inversează și că începe de data aceasta Reconquista musulmană.

^{*} Marcă – teritoriu care, în timpul Carolingienilor, a jucat rolul de zonă de protecție militară aflată în apropierea unei frontiere sau într-o regiune în care nu s-a restabilit pacea. (*N. tr.*)

Occidentul creștin își revine. Innocențiu III reia și amplifică vederile teocratice ale lui Urban II. Ca și acesta, el vede într-o acțiune comună a creștinătății împotriva inamicului comun mijlocul de a asigura unitatea Bisericii în jurul unui Pontif roman. El organizează o adevărată cruciadă și pune de acord Aragonul, Castilia și Navarra. La Las Navas de Tolosa, în 1212, puterea Almohazilor se prăbușește sub loviturile date de creștinii, în sfârșit, uniți. Aragonul ocupă Balearele, ia definitiv Valencia (1238). Ferdinand III de Castilia este la Córdoba în 1236; el intră în Sevilla în 1248. La sfârșitul secolului, Islamul nu mai păstrează în peninsulă decât micul regat al Granadei. Crizele Occidentului îl vor lăsa să dăinuie până în 1492, dată la care, după ce au realizat unitatea Spaniei, Regii Catolici Isabela și Ferdinand vor sfârși prin a-i da drept frontiere țărmurile sale.

În timp ce se desfășoară ofensiva castiliană, normanzii sunt în Sicilia. Îi găsim acolo încă din anul 1040. Roger I este stăpânul insulei în 1091. Și acolo, cea care învinge e colonizarea. În cel care va fi regatul normand al Siciliei și Neapolelui se organizează o structură socială în întregime artificială, riguros copiată după regulile unei feudalități care, în Europa de Nord-Vest, rămâne un lucru destul de pragmatic. Nicăieri tipul de feudalitate normandă nu este atât de pur ca în Sicilia, unde realitățile sunt o aplicare de norme. Lumea, în parte germanică, pe care o reprezintă Europa feudală își exportă aici modelul. În raport cu o civilizație a orașului, impusă pe îndelete continentului de Europa mediteraneană, este un uimitor reflux. Mișcarea va lua altă amploare o dată cu cruciadele din Orient. În 1095, la Conciliul de la Clermont, Urban II propovăduiește Cruciada, ceea ce înseamnă pentru el mobilizare în scopuri evanghelice a unei duble dinamici, proprii Occidentului anului 1050. Este dinamica expansiunii: creșterea demografică generează nevoia de evadare, ca și noua apariție a unei bogății în numerar disponibile pentru altceva decât simpla subzistență a producătorilor. Mai există și dinamica certurilor, pe care papa dorește s-o orienteze spre alte conflicte decât cele interne de care suferă creștinătatea. În timp ce Biserica tocmai dobândește succese reale cu inițiativele sale de pace – pacea lui Dumnezeu, armistițiul lui Dumnezeu –, care reduc posibilitățile de război și-i ocrotesc pe necombatanți, Urban II îi invită pe cavalerii creștini să-și îrolosească curajul împotriva unor inamici mai potriviți decât vecinul creștin. Și îi convinge că au mijloacele să o facă: unul dintre sfaturile cele mai semnificative pe care le dă papa credincioșilor săi este de a concesiona venitul obținut de pe pământurile lor pentru câțiva ani, spre a-și procura banii necesari cruciadei.

În acest moment încă, Urban II nu-și dă seama că, procedând astfel, va lansa pe drumurile Orientului Îndepărtat tot felul de oameni de treabă, complet inconștienți de greutatea acestei acțiuni. Papa vrea o armată. Se va mira grozav când va afla că a pus în mișcare „bieți oameni“ cu totul incapabili să lupte cu

folos. Cu tot ceea ce implică nevoia oarbă de mobilitate, spiritul de pelerinaj este aici mai puternic decât construcția politică și strategică.

La baroni, confuzia este de altă natură. Cavaleria occidentală a înțeles foarte bine că papa avea nevoie de soldați și este probabil ca majoritatea să meargă în cruciadă cu o totală onestitate. Ocazia va face să devieze țelul, de la Prima Cruciadă pentru făurirea unei Țări Sfinte latine, până la a Patra pentru înlocuirea cu latini a grecilor la Constantinopol. Dar, în fața tentației, baronii n-au sentimentul că fac acolo decât ceea ce au făcut în alte părți semenii lor. Totuși, din spiritul de cruciadă va rămâne o preocupare obsedantă: de a ocroti Locurile Sfinte, de a le salva, de a le recuceri. Misiunea militară a cruciaților va dăinui, prin ordinele cavalierești, ca și în viața cotidiană a baronilor din Țara Sfântă. Se va continua bătălia pentru Mormântul Mântuitorului, ca și aceea pentru asigurarea securității pelerinilor.

Drumurile din prima cruciadă sunt în funcție de recrutări: ele converg spre Constantinopol, punct de plecare al operațiunii militare, dar în mod diferit. Oamenii sărmani ai cruciadei populare iau calea terestră, de-a lungul Dunării, mai înainte de a fi îndepărtați de Constantinopol ca indezirabili și de a fi măcelăriți de turci în Asia Mică (21 octombrie 1096). Două lucruri cel puțin sunt sigure: cei care conduc nu sunt făcuți pentru asta, iar cei care-i urmează vor muri fără să fi înțeles cu adevărat ce s-a întâmplat. Chiar dacă interogația binecunoscută a celor care, la fiecare sat, întrebau dacă acolo era Ierusalimul nu este decât un episod și n-are caracterul dramatic ce i se dă uneori, ea reflectă bine ignoranța acestor oameni în ceea ce privește lumea și inconstiența în fața propriei lor acțiuni. Marinarii lui Columb nu vor fi nici ei mai puțin nedumeriți la capătul călătoriei lor pe mare.

Adevărata Cruciadă este împărțită în patru grupuri. Ducele de Basse-Lorraine, Godefroy de Bouillon, îl conduce pe primul, secundat de fratele său, Baudouin de Boulogne. Această armată lotharingiană trece în mod firesc pe drumul dunărean, traversând Ungaria și Bulgaria. Un al doilea grup este alcătuit din normanzii din Sicilia și din Italia. Conduși de Bohémond și Tancred, ei seamănă panica atunci când traversează o peninsulă balcanică ce i-a văzut, cu zece ani mai devreme, ca inamici declarați ai bizantinilor. Armata din Languedoc, pe care o conduce contele de Toulouse, Raymond de Saint-Gilles, trece prin Lombardia și coasta dalmată, pentru a ajunge în cele din urmă la drumul normanzilor. Ultimul grup, format din francezii din Nord, conduși de conții de Flandra și de Normandia, încheie coloana pe drumul danubian. Toată lumea asta – poate cincizeci de mii de oameni – se regăsește în fața Constantinopolului.

Acolo, Alexios Comnen îi primește cu reticență. Împăratul nu-și amintește să fi cerut ceva și înțelege prea bine că drepturile lui asupra Țării Sfinte, odinioară bizantină, le vor părea inconsistente unor asemenea „eliberatori“.

Aceștia, evident, nu înțeleg să acționeze așa cum s-a făcut în timpul Reconquistei spaniole pentru regele Castiliei sau cel al Aragonului, numai pentru consolidarea politică a unui imperiu grecesc, pe care, începând din 1054, schisma l-a rupt de catolicismul roman. Să-i ții în loc pe turci e un lucru, dar se înțelege bine la Bizanț că acțiunea se va solda cu un progres al Occidentului roman pe seama Orientului grec.

Asia Mică e ocupată. Antiohia cade, apoi Ierusalimul (22 iulie 1099). După moartea lui Godefroy de Bouillon, care nu este decât „avocat“ al Sfântului Mormânt, adică brațul secular al papalității și al patriarhului desemnat de papă, fratele său Baudouin ia titlul de rege (25 decembrie 1100). Cruciada a luat sfârșit. Majoritatea cruciaților se întorc în Occident, mândri că au eliberat Mormântul Mântuitorului și mirați că au creat un regat al Ierusalimului și principate – Antiohia, Edessa, Tripoli etc. – cu relații interne incerte.

Frontiera creștinătății trece acum între regatul latin și vecinii săi din Alep, Damasc și Bagdad. În funcție de momente și în funcție de oameni, va exista înțelegere sau război. Să notăm că englezii și germanii au participat în număr mic la cruciadă și că spaniolii aveau treabă în altă parte. Orientul „liber“ este în realitate un Orient francez. Sistemul politic și social stabilit pe Iordan și pe Orontes datorează totul construcțiilor juridice ale Franței feudale, care va da în schimb feudalității de peste mare o imagine foarte sistematică și idealizată a propriilor sale structuri. În sens invers, Franța, mai puțin legată până atunci de lumea islamică decât Spania sau Italia, descoperă atât Islamul cât și Orientul. Povestirile pelerinilor și cruciaților dau civilizației Franței medievale o bază nouă care, dintr-o dată, o îmbogățește cu exemple și referințe. Pe malurile fluviilor Sena și Loara, Meuse și Escaut, iată că se va trăi, două secole întregi, sub semnul Cruciadei. E moda exotismului. Se intonează *Cântecul Antiohiei* sau *Cântecul Ierusalimului*. Nobilimea face din Godefroy de Bouillon, devenit un personaj legendar mai mult decât un personaj istoric, tipul prin excelență al cavalerului creștin: Godefroy este un erou în *Cavalerul cu lebăda*. Vitejia se transformă în mit în *Copilăria lui Godefroy*.

În acest timp, în Orient lucrurile merg prost. Deoarece Orientul Latin este din punct de vedere demografic insuficient și din punct de vedere financiar incapabil, el n-ar putea rezista presiunii turce decât cu ajutorul unor noi expediții occidentale. Cruciadele se succed. La Vézelay, în 1146, Sfântul Bernard predică o a Doua Cruciadă care dovedește mai ales incompetența suveranilor occidentali în fața unei lumi islamice căreia nu-i înțeleg nici complexitatea, nici relațiile cu creștinătatea orientală. Numai din dorința de a nu asculta sfaturile prințului Antiohiei, Raymond de Poitiers, a cărui idilă devenită publică cu regina Eleonora de Aquitania îl lipsește în cel mai înalt grad de bunăvoință, regele Franței Ludovic VII își pierde timpul atacând Damascul, a cărui alianță fusese totuși dobândită, uitând principala primejdie, cea pe care o reprezintă

la Alep atabegul Nur-al-Din (Nuradin). Când cruciații pleacă în 1148, Ierusalimul este în continuare în primejdie.

În fond, retragerea a început. La Hattin, la 4 iulie 1187, armata regatului latin este zdrobită. Ierusalimul cade la 2 octombrie. O a Treia Cruciadă (1190–1192) nu face decât să înrăutățească neînțelegerea dintre Filip August și Richard Inimă de Leu. Acra (azi Akko) este recucerită, dar Ierusalimul nu. Richard negociază numai cu Salāh-al-Dīn – Saladin – accesul liber al pelerinilor la Locurile Sfinte.

Și de data aceasta, ardoarea cruciaților se abate de la obiectivul ei normal. Încă din 1191, Richard Inimă de Leu a ocupat Ciprul, pe care i-l lasă în cele din urmă lui Guy de Lusignan ca să-l consoleze că, din incapacitate, a pierdut coroana Ierusalimului. Richard nu se sinchisește decât prea puțin de faptul că Ciprul aparține bizantinilor, deci unor creștini. În 1204, este cu mult mai rău. Pentru că trebuie să li se plătească venețienilor transportul maritim al celei de-a Patra Cruciade, va fi ocupat în Dalmația un oraș bizantin de curând cucerit de unguri. Acolo ne aflăm în plină creștinătate. Apoi, cum e nevoie de bani pentru a finanța continuarea cruciadei, va fi readus la Constantinopol un împărat detronat. Dar dezamăgirea este generală când li se cere contribuabililor bizantini să plătească prețul deplasării lor. Cruciații cuceresc a doua oară Constantinopolul, dar de această dată numai spre folosul lor. Se jefuiește, se dă foc. Nimeni nu mai pomenește despre o plecare la Ierusalim. Un occidental, contele Baudouin IX de Flandra, devine împărat sub numele de Baudouin I. Latinii formează principate. Villehardouinii sunt prinți de Ahaia. Până la întoarcerea grecilor în 1261, împăratul latin al Constantinopolului va menține iluzia unei unități regăsite a creștinătății. În realitate, provinciile imperiului sunt, una câte una, reluate în stăpânire de greci. Creștinătatea și-a desfășurat diviziile. Islamul deține în continuare Locurile Sfinte.

Încă de pe vremea lui Salāh-al-Dīn, inima politică a Islamului și cheia Locurilor Sfinte nu mai sunt la Bagdad, ci în Egipt. Latinii vor înțelege aceasta, atât cei din Orient cât și unii dintre noii cruciați veniți din Occident. O a Cincea Cruciadă (1217–1221), condusă de regele Ungariei și ducele Austriei, ocupă portul egiptean Damietta și se soldează cu o zadarnică negociere pentru a schimba Damietta cu Ierusalimul. O alta, în 1239, eșuează la Gaza. Între timp, împăratul excomunicat Frederic II de Hohenstaufen face dovața disensiunilor din lumea latină: el negociază un compromis, îl înlătură pe socrul său, regele Ierusalimului, Jean de Brienne, se încoronează în locul lui (1229) și se lasă îndepărtat la rândul său de baronii franci puțin dispuși să recunoască această uzurpare.

Ludovic cel Sfânt reia proiectul unui asalt împotriva Egiptului, și aceasta în momentul în care revoluția mamelucilor aduce la putere în Cairo un partid de turci extrem de incomod. Damietta e luată (6 iunie 1249). Imprudențele

baronilor, nehotărârea regelui și proasta organizare a cruciadei duc la dezastru. Învins, apoi încercuit, regele Franței trebuie să capituleze (6 aprilie 1250). Este repede eliberat, dar răscumpărarea e grea: Damietta în schimbul regelui, 500 000 de livre pentru oastea sa. În cele din urmă, Ludovic cel Sfânt se va face mai util în Orientul Latin consacrand atunci patru ani unei reorganizări politice și militare a regatului Ierusalimului. Este neîndoios că Orientul Latin datorează acestei reorganizări hotărâte vreo patruzeci de ani de supraviețuire.

La sfârșitul vieții, Ludovic cel Sfânt vrea din nou să-și pună în joc propria persoană. Rătăcit la Tunis, unde îl trimite fratele său, Carol de Anjou, prea ocupat cu interesele fragilului său regat al Siciliei în Mediterana Occidentală, regele Franței nu reușește decât să se certe cu unul dintre statele arabe cele mai dispuse spre o înțelegere cu creștinătatea (1270).

Se va mai vorbi adesea de cruciadă. Prinții temporali și papalitatea se vor înțelege să facă din ea unul dintre pretextele comode ale fiscalității asupra Bisericii. Timp de aproape încă două secole, se va lua zeciuiala cu orice prilej, dar întotdeauna pentru cruciadă. De fapt, puțini sunt cei care se mai sinchiesc de ea. Fără îndoială că un Filip cel Frumos se sinchisește. Un Ioan-fără-Frică, la sfârșitul secolului al XIV-lea, își dobândește porecla participând la violentele lupte de la Nicopole, în Bulgaria, unde sultanul Baiazid zdrobește armata viitorului împărat Sigismund și a mareșalului Boucicaut.

În pofida cuvintelor, aici nu mai e vorba de Cruciadă. În fața mongolilor la Cracovia (1241, 1259, 1285, 1288), ca și în fața turcilor la Nicopole (1396), Occidentul se apără de un nou val de invadatori veniți din Răsărit. Că această apărare îmbracă culorile unei lupte pentru Cruce nu schimbă cu nimic faptul că Occidentul nu se mai gândește la Locurile Sfinte.

Împrumuturile Europei

Călătoriile te învață să cunoști și să-ți formezi o părere. Se colecționează obiecte și idei. La întoarcere, îți îmbogățești țara sau satul cu ceea ce aduci, cu ceea ce ai văzut. Ideile circulă datorită clericilor, savanților care găsesc în fiecare loc mijlocul de a comunica cu mediul local prin intermediul unei limbi comune. Latina e cât se poate de utilă călugărilor din Europa Occidentală. Limbajul călătorului este impropriu schimburilor intelectuale. În marea lor majoritate, pelerinii și cruciații stau alături, se regăsesc în cămine unde limba lor e înțeleasă, se încumetă arareori să meargă pe alte drumuri decât pe cele marcate. Chiar pentru distanțe scurte se ivește dificultatea limbilor, generatoare de neînțelegere și de judecăți oarecum pripite. Fidel vechii atitudini a romanului din Antichitate, călătorul îl consideră barbar pe unul care vorbește o altă limbă. „Gasconii sunt ușuratici la vorbă“, notează autorul *Ghidului pelerinului la Santiago de Compostela*. Iar în altă parte, face următoarea observație: „Cei din Saintonge au o vorbire aspră, dar cei din Bordeaux o au și mai aspră“. Bascii au același limbaj ca navarezii, ceea ce îi permite să-i bage pe toți în aceeași oală.

AMINTIRI

Deoarece călătorul nu-i deloc blând cu popoarele pe care le descoperă, orice originalitate i se pare o anomalie. Și în această privință, autorul *Ghidului pelerinului* dă tonul fără cruțare. Vorbăreți, gasconii sunt în aceeași măsură zeflemitori, bețivi, lacomi, îmbrăcați în zdrențe și lipsiți de bani. Mănâncă din poală și beau cu toții din același pahar. Cu masa și cu hainele treacă-meargă, dar la fel e cu patul.

Nu le este rușine să se culce toți laolaltă, pe un strat subțire de paie putrede, slujitorii împreună cu stăpânul și stăpâna.

Navarezii nu sunt nici ei mai bine văzuți. Pielea pantofilor lor nu e tăbăcită și mai păstrează fire de păr. Mănâncă toți din aceeași oală, cu degetele. Mâna le servește drept lingură.

E un popor barbar, deosebit de toate popoarele prin obiceiurile sale și rasa sa, plin de răutate, negru la culoare, urât la chip, stricat, pervers, perfid, incorect, corupt, voluptuos, bețiv, priceput în toate violențele, feroce și sălbatic, necinstit și fals, necredincios și aspru, crud și certăreț, incapabil să nutrească vreun sentiment frumos, gata la toate viciile și la toate nelegiuirile.

În anumite regiuni ale țării lor, în Biscaya și în Alava, când navarezii se încing, bărbatul îi arată femeii – și femeia bărbatului – ceea ce ar trebui să ascundă.

Navarezii se depravează fără rușine cu animalele. Se spune că navarezul îi pune un lacăt catârcii sau iepei sale ca să împiedice pe oricine altcineva să profite de ele. Femeia și catârca sunt pradă aceluiași dezmăț.

Excesul însuși al unor asemenea învinuiri spune mult despre amintirea urâtă pe care i-a lăsat-o fostului pelerin relațiile sale cu populațiile întâlnite pe drumul spre Santiago de Compostela. În plină creștinătate, pelerinul este, teoretic, binevenit și ocrotit față de toți și de toate. În realitate, el este primit prost. Realismul ne obligă să credem că navarezul vede în aceste mii de pelerini care trec prin fața porții sale în același timp tot atâția leneși, sărăntoci, neisprăviți și pungăși. Dar călătorul nu strălucește printr-un spirit larg, iar privirea sa asupra lumii este plină de dispreț.

De altfel, e comod să pui ostilitatea pe seama unei xenofobii de care omul medieval nu este decât arareori ferit. În secolul al XII-lea, deja, conștiința națională se afirmă fiind provocată de aceste confruntări între grupuri umane de-a lungul drumurilor de pelerinaj, ca și al drumurilor comerciale. De îndată ce te îndepărtezi de casă, resimți solidaritatea celor care au aceeași obârșie și aceeași limbă. Chiar dacă sunt dramatizate, deosebirile sunt înregistrate. Îndreptarul se preschimbă într-o răfuială națională.

Poporul navarez este asemănător geților și sarazinilor prin răutatea sa și este oricum dușmanul poporului din Franța. Doar pentru un bănuț navarezul sau bascul ucid, dacă pot, un francez.

Mai trebuie oare să spunem că acela care se plânge de navarezul asemănător sarazinilor n-a încercat niciodată să străbată o țară sarazină? Neînțelegerea reciprocă a călătorului și a băștinașilor nu face decât să se înrăutățească atunci când deosebirea devine evidentă. În inima Asiei, Wilhelm von Ruysbroeck îndură atâtea batjocuri din pricina faptului că nu cunoaște limba tătară încât îi cere călugărului armean cu care s-a împrietenit, și care, stabilit de mult timp acolo, vorbește limba locului fără să fi uitat bruma de latină pe care o învățase cândva, să-i dea lecții.

Pe drumurile spre Ierusalim, Roma sau Compostela, obstacolul nu atinge niciodată un asemenea nivel, și cei care călătoresc se descurcă întotdeauna cu ajutorul clericilor care vorbesc cât de cât latina. Limbajul gesturilor și sabirul care amestecă cuvintele unuia cu cele ale altuia sunt suficiente pentru nevoile elementare ale vieții. Pelerinul nu întâlnește dificultățile pe care le întâmpină la Bruges sau la Londra negustorul italian sau hanseaticul pe care necunoașterea limbii îi duce la incapacitate comercială.

Neînțelegând bine țările pe care le străbate, pelerinul sau cruciatul colecționează amintiri. Așa se face că vedem circulând, pe drumurile credinței, toate produsele care vor constitui într-o zi produse de turism: insigne de plumb – denumite atunci indici de recunoaștere – și stofe de mătase, obiecte de cult și amintiri pitorești, cărți și desene. Se face negoț cu fildeșuri, emailuri, paruri brodate.

Pelerinul care a fost în Orient își amintește rolul pe care îl deține în imaginația Egiptului sau a Siriei animalul fabulos cu coada înnodată sau împletită, cel adevărat, ca leul, dromaderul, elefantul, gazela sau cerbul, cel plăsmuit, ca grifonul, sfinxul sau inorogul. În Armenia mai întâi, în Bizanț, apoi și în Siria, călătorul a găsit acele mătăsuri din Persia sasanidă care fac din animal un motiv ornamental, în general combinat cu un regn vegetal a cărui stilizare creează o temă cu variațiuni. El a fost sensibil la acest concept de simetrie care pune față-n față sau spate-n spate oameni sau elefanți, atunci când nu face unul și același cap pentru două păsări sau două fiare. Pelerinul de la Compostela însă își amintește de capiteli, acele blocuri de piatră asemănătoare unor butuci de lemn pe jumătate dați la rindea, pe care le-a zărit pe coloanele naosurilor iberice. Și unul și celălalt, dacă se va ivi prilejul, se va inspira într-o zi din amintirile sale. Meșter constructor, el va reproduce în Auvergne capitelul văzut în Galicia. Lucrător în metale prețioase sau în bronz, el va da ceainicelor forma unui leu, a unui sfinx sau a unui grifon. Desenator sau sculptor, el va plasa animalul legendar în cvadrilobul unei fațade sau al unei pagini cu anluminuri. Și același bestiar se regăsește, ca pe o mătase brodată venită din Orient, în chenarele, în ornamentele cu plante încolăcite și în gravurile în formă de medalion de pe cornurile de fildeș, acele cornuri de vânătoare atât de des atribuite viteazului Roland, pe care le gravează artiștii italieni ai secolelor al XI-lea și al XII-lea imitându-i pe arabii din Sicilia.

Totul circulă, de altfel, în toate sensurile. Și-atunci nimeni nu se mai miră să găsească un leu pe fațada unei biserici din Poitiers și să regăsească pe fațada bisericii Sfântului Mormânt din Ierusalim teme ornamentale deja văzute pe zidul unei biserici din Saintonge. În fond, știm noi oare de unde vine o idee, o temă, o figură? Un uimitor vas de turnat realizat în plin secol al XIII-lea de un meșteșugar saxon, și păstrat astăzi la Muzeul din Hamburg, combină forma generală a unui dragon cu corp de pasăre, frunzele și plantele încolăcite ale unui decor vegetal puternic stilizat, realismul unei scene împrumutate din *Biblie*

– ispitirea lui Adam de către diavol – cu afirmarea unei apartenențe la societatea cavaleriească a Occidentului prin aplicarea, pe aripa păsării fantastice, a peceții pe care se vede un cavaler care șarjează cu sabia ridicată. Aceeași diversitate a inspirațiilor plasează o scenă de vânătoare în cele trei chenare ale cornului de vânătoare de la Berlin, cerbi, iepuri și porumbei în medalioanele celui de la Stockholm, lei, inorogi și grifoni între plantele încolăcite ale celui de la Luvru.

Împrumutate din Orientul Îndepărtat sau născute pe pământul Occidentului, toate acestea fac curând parte dintr-un complex de referință care pare disponibil și comun. Hieratismul sacru împrumutat din Orient și din elenismul bizantin care fac din el expresia prin excelență a idealismului – ideea însăși a Fecioarei-Mame și nu episodul istoric al maternității Mariei – reunește, în această confuzie a moștenirilor în care Occidentul pare a se recunoaște, echilibrul și simetria axială care constituie măreția compozițiilor geometrice scumpe Orientului antic.

MONAHISMUL

Una dintre primele contribuții ale Orientului la creștinătatea occidentală este, sub cele două forme care sunt sihăstria și monahismul, ideea însăși a unei vieți religioase străine ierarhiilor teritoriale calchiate pe structurile administrative ale Imperiului roman. Cetatea a devenit dioceză. Episcopul s-a instalat alături de deținătorii puterii laice, dar în paralel cu ei. Toate acestea, Occidentul le datorează Romei. Ceea ce datorează Orientului, este sihastrul, și este călugărul.

Sihăstria a înflorit în deșertul Egiptului sau al Siriei creștine. Fără-ndoială ea este, printre altele, o moștenire a practicilor contemplative anterioare *Evangheliei*. Numeroși filosofi greci aduc mărturie în acest sens. *Biblia* oferă alte exemple de acest fel, de la Sfântul Ilie la Ioan Botezătorul. Încă din secolul al III-lea, grija perfecțiunii individuale – prin rugăciune și prin mortificare – duce sufletele cucernice la căutarea singurătății, concepută ca o cale de apropiere de Dumnezeu. Din Asia Mică până în Egipt, și îndeosebi în Siria, formele cele mai uimitoare ale solitudinii spirituale încep să prolifereze. Unii dintre cei denumiți sihaștri sau anahoreți hotărăsc să rămână mereu în picioare: vor fi denumiți „drept-stătători“. Alții, destul de numeroși, preferă să construiască sau să aleagă un stâlp pentru a trăi sus pe el, uneori într-o colibă suspendată. Sfântul Simeon „Stâlpnicul“ (mort prin 423) rămâne cel mai celebru, cățărât în vârful unui stâlp de șase coți, apoi al unor stâlpi de doisprezece și de douăzeci și doi de coți și, în sfârșit, al unui stâlp de treizeci și șase de coți care-i asigură, la o înălțime de doisprezece metri de la pământ, un adevărat refugiu, departe de oamenii care vin să-l vadă ca pe o curiozitate. Dar sunt zeci de stâlpnici, și

se mai găsesc încă în secolul al XII-lea, de la porțile Constantinopolului până în Deșertul Siriei, în această creștinătate orientală pe care o descoperă cruciații și pelerinii occidentali.

Alții găsesc solitudinea în claustrare. Sacrificiul în chilie este mai puțin spectaculos. Este mai apt să tenteze spiritele occidentale, mai puțin înclinate spre vitejie și mai ales dornice de o viață de rugăciune. Europa își va avea pustnicii săi.

Occidentul descoperă anahoretismul pe drumurile Orientului. Face din el curând unul dintre mituri. Arhiepiscopul de Genova, Jacopo da Varazzo – zis Jacques de Voragine – îi dă astfel Europei secolului al XIII-lea unul dintre suporturile visului său cu lucrarea *Legenda aurită*, care este o compilație destul de imaginativă a Vieților Părinților din pustiu deja bine cunoscute. Traducerile în limba vulgară se vor înmulți până la sfârșitul Evului Mediu.

Nu toată lumea se mulțumește să citească cu admirație viața sihaștrilor, a stâlpnicilor și a drept-stătătorilor. Excese unora și ale celorlalți nu-i descurajează pe emuli care, în Irlanda secolelor al VI-lea și al VII-lea, nascocesc cele mai uluitoare mortificări. Sihastrul rugându-se în ciubărul său cu apă înghețată nu este decât traducerea în climat irlandez a unui Sfânt Simeon ars de soare în vârful stâlpului său. Pustnicii irlandezi convertesc la practicile lor credincioși din Galia sau din Germania și amestecă astfel individualismul anahoretului cu cel al misionarului. Dar continentul se va arăta întotdeauna neîncrezător în mortificările care depășesc rezonabilul.

Biserica se ferește în mod deschis de aceste forme incontrolabile de viață religioasă. Încă din 692, în Orient, un conciliu interzice recluziunea bărbaților prea tineri și supune practica aceasta unei autorizări din partea episcopului. După cum vă închipuiți, fără nici un rezultat. Aceeași prudență se întâlnește în Occident, unde Biserica ierarhică se va arăta întotdeauna neîncrezătoare în relațiile directe ale credinciosului cu Dumnezeu. Papalitatea va vedea fără nici o plăcere cum capete ușurate ca Pierre Ermitul îi antrenează într-o aventură nebunească pe oamenii cumsecade ai Primei Cruciade.

Altfel spus, Biserica îndeamnă la o oarecare organizare a schivniciei. Credincioșii o ajută, deoarece arareori ei îl lasă în pace pe sihastrul a cărui reputație de sfințenie îl prefăce într-un părinte spiritual, un îndrumător al gândirii, o pildă de viață. Sunt numeroși cei care, plecați pentru a se ruga în singurătate, se pomenesc în fruntea unor ucenici care cer o învățătură și o regulă de viață. Este ceea ce i se întâmplă, în secolul al III-lea, egipteanului Sfânt Anton, ale cărui pildă și învățătură impresionează curând întreaga creștinătate. În secolul al V-lea, irlandezul Sfânt Colomban face aceeași experiență a unui monahism care le impune anahoreților o asceză deosebit de aspră. Același raționament dăinuie în Europa secolului al XI-lea, când spirite averse de izolare, care se țin totuși la distanță de excesele anahoretismului necontrolat, își reunesc ucenicii

în comunități practicând anumite forme de izolare și de îndepărtare de lume. Monahismul de la Cîteaux, cel de la Prémontré sau cel de la Chartreuse sunt, în anii 1100, o reacție contra monahismului devenit tradițional, cel al benedictinilor, și o reîntoarcere sensibilă spre semianahoretismul din Egipt sau din Siria. *Carta Milosteniei*, care reprezintă, începând din 1119, Constituția Ordinului cistercian, insistă îndeosebi asupra îndepărtării de lume, și se știe că mănăstirile de acest tip nou se întâlnesc mai degrabă în locuri izolate decât la porțile marilor orașe.

Foarte curând totuși, ies la iveală inconvenientele unei vieți spirituale în afara oricărei autorități. Pustnicul este stăpân pe rugăciunea sa, pe gândirea sa, pe cucernicia sa. Orice devieri sunt posibile într-o religie întemeiată pe anarhism. Sfântul Pahomie, în secolul al IV-lea, predică deja avantajele teologice, precum și cele sociale, ale unei vieți trăite în comun în rugăciune și mortificare. În generația următoare, Vasile cel Mare din Cesareea denunță orgoliul schivniciei, care, din pricina spiritului său competitiv, se transformă într-un concurs de fapte vitejești. Mai mult, el amintește învățătura Sfântului Pavel: milostenia este mai importantă decât toate virtuțile. Cum să practici milostenia în izolare? Vasile cel Mare organizează viața comună a propriilor lui ucenici. Un „statut” își face apariția pentru prima oară. Urmează altele.

Occidentul, și aici, imită Orientul. Viața comună – „cenobitismul” – e considerată calea prin excelență a unei perfecțiuni lipsite de egoism. Încă de la începutul secolului al V-lea, Sfântul Honorat se inspiră din exemplele orientale atunci când înzestrează cu un statut mănăstirea provensală de la Lérins. Episcopul de Arles, Cezar, integrează în acest ideal exigențele spiritului occidental, întotdeauna sensibil la echilibru și moderație: statutul Sfântului Cezar stabilește o nouă armonie a exigențelor spirituale și a considerațiilor materiale. Cu mult înainte de Sfântul Benedict în secolul al VI-lea, călugării, potrivit lui Cezar, acceptă disciplina și sărăcia, își închină ziua rugăciunii și muncii intelectuale sau manuale. Mai ales, ei celebrează în comun slujba și trăiesc în comun rugăciunea ca și lucrarea sa. De la singurătate, unii foști sihastri trec la viața comună. Irlandezul Sfânt Colomban îi înzestrează pe discipolii săi cu un statut în care se găsesc încă multe dintre rigorile moștenite de la spiritualitatea ascetică, dar pe care o adaptează cadrului, de acum înainte privilegiat, al vieții comune.

În rest, cadrul vieții religioase nu împrumută prea mult de la Orient. Biserica Occidentului este romană încă de la începuturi și așa rămâne. Ea își pune pecetea organizând, apoi menținând exigența celibatului preoților. Ajunge, în secolul al VIII-lea, până acolo încât adoptă în mod deliberat o dogmă – Sfântul Duh purcede de la Tatăl și de la Fiul, nu de la Tatăl precum Fiul sau prin Fiul – care, respinsă de orientali, contribuie la săparea prăpastiei între cele două Biserici, de la Roma și de la Constantinopol. Cu toate acestea, Biserica de Apus nu se gândește câtuși de puțin să respingă moștenirea orientală pe

care o datorează chiar acelor care, evanghelizatori sau simpli prozeiți în sânul comunităților de negustori „sirieni“ stabiliți în orașele Mediteranei Occidentale, i-au transmis atât *Evanghelia* cât și limbajul său. O dată cu creștinismul, Occidentul a primit o religie la antipozii vechilor culte occidentale, o religie fără genealogii divine, fără legătură între supranatural și forțele naturii, fără acea viață de dincolo antropomorfică a cărei funcție era de a prelungi fericirile pământești prin cântări, ospețe și iubiri cerești. Occidentul îi datorează Orientului transcendența.

ARTA RELIGIOASĂ

Îi mai datorează și un sistem de referințe care colorează modurile de a gândi, de a simți, de a exprima adevăruri fundamentale. Oare mai trebuie să subliniem faptul că, pentru secole, în formularea rugăciunii sale, occidentalul din regiunile cu climă temperată sau rece va compara fericirea cu existența unor izvoare cu apă proaspătă și va identifica iadul cu căldura? Tot la fel, moștenitorul orășeanului, care este cetățeanul roman sau urmașul lui, va înfățișa scurgerea timpului cu vocabularul crescătorului nomad care așteaptă aurora în vreme ce-și păzește turma sub cerul înstelat al deșertului.

Nu-i deci de mirare, în aceste condiții, că Occidentul își însușește practici care-i sunt la început străine. Data când cade Paștele – și de aici întregul an – este calculată după un calendar lunar adaptat mai ales la un contrast slab al anotimpurilor. Este adoptat pur și simplu pe parcursul liturghiei simbolul atât de oriental al tămâierii.

Pentru locurile sale de cult, Biserica de Apus a confiscat mai întâi concepția romană a locului de întâlnire care este bazilica: nave paralele, cu acoperiș susținut prin aliniamente de coloane. Dar mai este vorba aici de experiența călătorilor care introduc, încă din Evul Mediu Timpuriu, în practica occidentală anumite elemente arhitecturale întâlnite în Orient. Capela palatină din Aix este, la începutul secolului al IX-lea, inspirată direct din San Vitale din Ravenna, care reproduce planul unei biserici bizantine. În aceeași epocă, la Germigny, episcopul de Orléans, Théodulf, împrumută din Armenia planul general al bisericii lui și din Spania natală detaliul absidelor în arc supraînălțat. În ceea ce privește San Marco din Veneția, cu planul ei croit în formă de cruce greacă și cu tripla absidă, cu arhitectura ei din cărămidă și cu cele patru cupole înălțate pe piloni, ea este într-un tot o capodoperă a artei bizantine și, în orașul pe acea vreme cel mai deschis Orientului, o lecție despre această artă făcută în beneficiul Occidentului.

Marile pelerinaje care s-au pus în mișcare și primele cruciade înviorează această cunoaștere a Orientului suprimând intermediari ca Veneția și chiar

Bizanțul. Clopotnița pătrată, atât de caracteristică bisericilor romane și gotice, provine direct din Siria, unde însoțește bisericile creștine încă din secolul al IV-lea. Meșterii constructori din secolul al XII-lea nu ezită să se inspire din marile exemple pe care le furnizează locurile sfinte de pelerinaj. Ei multiplică astfel în Occident bisericile cu plan central și rotunde după exemplul Constantinopolului și mai ales al Ierusalimului. Și ușurează viața mănăstirească a canonicilor și a călugărilor cu ajutorul acelor deambulatorii, inventate în Egipt, pentru ca deplasarea unora să nu tulbure rugăciunea celorlalți.

Arta romană nu datorează mai puțin marilor reliefuri sculptate ale Persiei și Mesopotamiei antice, ale căror biserici armenesti din primele veacuri creștine constituie exemple reînnoite. Occidentul descoperă aici originalitatea unor vaste compoziții sculptate. Mai mult decât de la frizele Partenonului sau ale Columnei lui Traian, reliefurile monumentale cu lei, tauri înaripați și arcași de la Susa sau Khursabād sunt cele de la care provine, e drept indirect, prima artă statuară din bisericile noastre romane.

Animalul vine și el tot din Orientul Îndepărtat, pentru a-i da creștinătății romane o nouă gamă de expresie și de semnificație. Arta religioasă a Egiptului vechi recurge cu dragă inimă la asimilarea unui om cu un animal. Animalul cu chip omenesc, animalul cu nume de om, iată ce regăsește simbolismul creștin, care le dă evangheliștilor ca atribut un animal identificabil, care face din cerbul însetat simbolul sufletului tânjind spre perfecțiune și care dă la douăzeci de animale o semnificație de veșnicie. Antichitatea greco-romană transmisese sau inventase strania faună imaginară, a monștrilor scrupulos descriși de Pliniu și, după el, de enciclopediști. Dar e moștenirea directă a Orientului asimilarea inorogului – după autori și artiști – cu Fecioara, cu Hristos sau cu satana, cea a leului cu cap de om și coadă de scorpion cu profetul Ieremia, cea a satirului sau a balaurului cu demonul.

Simbolistica nu se manifestă numai în reprezentările individuale. Ea se extinde la mizanscena dogmei și a moralei. Lupta Virtuților cu Viciile – cu personificarea virtuților și viciilor care va ocupa un loc atât de important în pitorescul marilor portaluri ale Occidentului medieval – provine direct din bătăliile cosmografice ale Orientului antic, cele dintre Zi și Noapte, cele dintre Bine și Rău, cele dintre Viață și Moarte. Înainte de lupta morală consemnată în secolul al IV-lea de Martianus Capella, există lupta primordială a lui Osiris, Ghilgameș, Mitra. Occidentul nu le-a șters din memoria sa. Ca și iconografia greco-latină privind încercările lui Hercule, iconografia creștină nu păstrează din istorisirea despre profetul Daniil în groapa cu lei decât imaginea anecdotică a prefigurării lui Hristos pe cruce. Dar simbolistica luptei dintre Bine și Rău, adusă la esența sa prin absența pretenției la istoricitate, își păstrează până la capăt întreaga ei forță.

Occidentul se pomenește astfel sfâșiat, de-a lungul întregului Ev Mediu, între cele două forme de expresie pe care le deține, una de la Roma, cealaltă de la un Orient al cărui spirit nu e transmis de Roma, ci e găsit de-a lungul drumurilor credinței, în Țara Sfântă ca și la Bizanț, de o creștinătate occidentală adeseori uimită. De la Roma vine sensul omenescului, sensul vieții, sensul existențialului. Ele dau vigoare scenelor de pe pavimentele de mozaic, ca și scenelor sculptate pe sarcofage. Ele se exprimă în poemele epice ale Evului Mediu, ca și în poemele trubadurilor sau ale *Minnesänger*-ilor, în timpanele și vitraliile cu Viața Mariei sau cu Patimile Mântuitorului. Lor le datorăm privirea maternă a Fecioarei aplecate asupra Pruncului Iisus, privirea îndurerată a Celui Răstignit, zâmbetul îngerului Bunei Vestiri de la Reims sau cel al Ispititorului de la Strasbourg.

Din Orient vine în schimb exprimarea ideii înaintea celei a lucrului. Reprezentarea artistică este, mai înainte de toate, revelația esenței înseși a ființelor. Ea indică locul lor în sistemul lumii sau în cel al Răscumpărării. *Theotokos*, Maica lui Dumnezeu, este tronul Fiului lui Dumnezeu, nu o mamă care alăptează. Dumnezeu însuși nu este Tatăl sau Judecătorul cu comportamente identificabile de către om, el este Creatorul, Atotputernicul, *Pantocratorul*. Iar cortegiul sfinților, la Ravenna ca și la Palermo, elimină episodul vieții lor pământene pentru a degaja mai bine, reducând instrumentul martiriului la un simplu mijloc de identificare, ceea ce este esențial: participarea lor ierarhică la Slava lui Dumnezeu. Hieratismul nu este absența vieții, ci este idealizarea.

Așa se face că Slava lui Dumnezeu se manifestă, fără să se facă nici cea mai mică concesie pitorescului, în sobra compoziție a timpanului de la Moissac sau a Portalului regal de la Chartres. De asemenea, locul Mariei se află în întregime – fără desfășurarea istorică a scenelor care-i jalonează viața după Buna Vestire – în tema încununării din portalurile gotice de la Senlis sau Chartres. În ce privește diferențele ierarhice care se observă în statura personajelor din Judecata de Apoi de la Conques sau din Coborârea Sfântului Duh de la Vézelay, ele exprimă fizic relația fiecăruia cu ceilalți, rangul lor în plan divin. Este ceea ce reprezenta odinioară statura respectivă a curtenilor faraonilor: importanța se exprimă prin statură.

În toate acestea nu-i nimic sistematic. Cu chipul său întunecat pe fond auriu, Hristul mozaicului de la biserica Sfinților Cosma și Damian de la Roma ține mai mult de plastica ostrogotică decât de tradiția romană. Tot la Roma, pictorul criptei Sfântului Clement amesteca, după fantezia lui, prin 1100, idealul figurilor hieratice și pitorescul scenelor de compoziție care ilustrează viața Sfântului Clement. Și același meșter care ne dă la Vézelay una dintre rarele figurări ale întemeierii Bisericii, în ziua Coborârii Sfântului Duh, nu refuză, pentru a sugera popoarele în așteptarea *Evangeliei*, nici ajutorul anecdotei,

nici pe cel al pitorescului. Occidentul a împrumutat mult de la Orient. Și-a rezervat întotdeauna dreptul de a alege de la acesta ceea ce i-a convenit.

Oare știe el bine ce-i datorează Orientului? Cel care aduce din pelerinaj sau din cruciadă o idee sau un obiect, în mod evident nu se îndoiește de nimic. Dar ce să spui despre cel care împrumută din Occident limbajul sau tema ale căror origini le ignoră. Este, fără-ndoială, cazul canoanelor decorative care au fost introduse în Occident, secol după secol, de la sosirea primelor popoare care au adus cu ele produsele civilizației lor. Venită din Asia, rozasa se află deja în Europa Occidentală în secolul al V-lea î.Hr., în epoca La Tène.

ARTA MILITARĂ

Să nu uităm arhitectura militară. În Occident, sistemele defensive s-au completat de-a lungul secolelor, bazate pe aceleași situri și aceleași fortificații naturale, cu grija constantă a unei refolosiri economice a lucrărilor încă utilizabile. Aventura orientală survine tocmai în ajunul momentului când, în Occident, explozia demografică reclamă noi incinte urbane și când mărirea teritorială a principatelor cere noi puncte fortificate. Așadar, în Orient, pentru nevoile unei apărări comune împotriva necredincioșilor, s-au apucat europenii să facă pe terenuri noi experiențe ale căror rezultate le vor valorifica în Occident. În înfruntarea cu turcii și cu egiptenii, care treceau drept măestri în arta războiului și care erau mai puțin uituci decât europenii în privința lecțiilor date de Antichitatea greco-romană, ingeniozitatea apărătorilor Țării Sfinte și-a găsit utilitatea. Se împrumută, se copiază, se inventează.

Numeroase amănunte ale armurii cavalerului creștin, numeroase procedee și tehnici ale artileriei de asediu sunt, astfel, adaptări ale geniului oriental sau riposte la acesta. Europa va păstra de aici mașinării precum catapulta cu balansierul ei cu greutate fixă – inspirată din balistele turcești – și bombardă cu balansierul ei cu încărcătură suspendată. Importanța asediilor în istoria Orientului Latin va determina Occidentul să adopte pentru multă vreme berbecul articulată folosit împotriva zidurilor Antiohiei în 1096, sau turnul pe roți pentru apropierea de incintele asediate, utilizat cu succes în 1099 cu ocazia ultimului asalt asupra Ierusalimului.

Vom reține de asemenea experimentarea sistemelor defensive făcute în Orient, în prima jumătate a secolului al XII-lea, de către călugării templieri la Tortosa sau Saphet, ca și de către călugării ospitalieri la construcția fortificată a cavalerilor de pe Orontes, sau la Margat pe drumul litoral. S-a măsurat capacitatea defensivă a fortificațiilor făcute pe pindenii stâncoși tăiați de un șanț care previne atacurile prin surprindere. Se cunoaște acum arta de a folosi donjonul ca principal punct de apărare mai degrabă decât ca loc de retragere.

Până la cruciade, donjonul este moștenitorul vechiului turn protejat cu palisade de lemn: este ceea ce dușmanul cucerește în ultimul rând, când incintele au cedat. Acum se știe că donjonul poate ajuta la apărarea incintei. Arhitecții contemporani cu Filip August își vor aminti aceasta când vor proiecta castelul de la Dourdan, primul Luvru sau enormele lucrări de apărare ale fortăreței Château-Gaillard. Concluzia va fi, până în secolul al XIV-lea, la Vincennes și aiurea, un donjon plasat în poziția cea mai expusă, deci cea mai eficace.

În amănunt, numeroase invenții din secolul al XII-lea sunt, de asemenea, mai mult sau mai puțin debitoare constatărilor făcute în Orient. Așa este turnul rotund, care elimină unghiurile moarte ale fortificației pătrate. Mai este și taluzul înalt zidit, care face să ricoșeze la orizontală proiectilele lansate de la înălțimea curtinelor. Iar sistemul de flancare este cel care înmulțește turnurile și semiturnurile de-a lungul incintei și în jurul porților.

Această perfecționare a artei fortificației va avea o consecință paradoxală în Occident. Până în secolul al XII-lea, asediile de mai multe săptămâni, ba chiar de mai multe luni, nu sunt rare. Se asediază, se minează, se ia cu asalt. Această artă a asediului și a escaladei e cea pe care o pun în practică, cu prilejul Primei Cruciate, baronii franci veniți să cucerească Ierusalimul și nevoiți de aceea să cucerească alte orașe strategice și îndeosebi porturi. Începând din anii 1150, marile asedii devin o excepție. Se știe bine că luarea unei fortărețe sau a unui oraș fortificat a devenit practic imposibilă. Asediile durează arareori mai mult de două sau trei săptămâni, timp în care se testează capacitatea apărătorilor și se verifică dacă au destule provizii. Luarea cu asalt a unei fortificații a devenit o aventură fără sorți de izbândă: se negociază foarte oficial deschiderea porților, atunci când nu e găsit în locul asediat complicele care să le deschidă. Războiul de 100 de ani va cunoaște astfel de „surprize”. Asediul castelului Saint-Sauveur-le-Vicomte în 1374–1375 nu reprezintă decât o – deocamdată stângace – punere în funcțiune a tinerei artilerii. Cele ale fortăreței Château-Gaillard în 1203–1204 și ale orașului Orléans în 1429 sunt rezultatul unei înverșunări datorate importanței strategice a mizei. De altfel, trebuie să amintim că, în problema Orléans-ului, cei mai nefericiți sunt asediatorii englezi.

În afara acestor câteva cazuri excepționale, nu se mai încearcă „să se ia” o fortăreață. Armatele ocolesc orașele. Iar lucrurile nu se vor schimba cu adevărat decât în secolele al XV-lea și al XVI-lea, cu apariția în campanie a unei artilerii capabile să distrugă fortificațiile, nu să le zgârie. Castelul se va deschide spre grădină. Fortificațiile urbane vor fi abandonate.

Niciodată, de la expedițiile lui Carol cel Mare în Bavaria și în Saxonia, atâția prinți teritoriali, atâția conducători militari n-au constatat împreună originalitatea altora și n-au vorbit despre tacticile și tehnicile lor. Să spunem că totul se trage de la cruciadă ar fi exagerat. Dar aceasta le procură baronilor franci prima ocazie de a avea o privire comună asupra războiului. Confruntarea

nu dă naștere doar la împrumuturi. Adevărate invenții ale Occidentului sunt, la întoarcerea din Țara Sfântă, roadele acestei reflecții făcute asupra artei militare a bizantinilor și a turcilor.

TRADUCERILE

Spania este un alt pământ de contact între civilizații cu acel uimitor amestec de roman, vizigotic și arab care caracterizează lumea mozarabă. Încă din secolul al VII-lea, creștinii nestorienii și evreii care plecau din Bizanțul ortodox duceau spre lumea arabă manuscrise grecești – opere ale lui Aristotel, Ptolemeu, Hipocrat – pe care intelectualii școlilor din Egipt sau Africa de Nord aveau să le traducă, să le recopieze, să le difuzeze pe tot cuprinsul Islamului. Încă din secolul al X-lea, mănăstirile catalane, ca aceea de la Ripoll în apropiere de Vich, păstrează alături manuscrise arabe, care sunt adeseori traduceri din greacă și manuscrise latine îmbogățite cu note în limba arabă de către comentatori cărora le erau familiare cele două literaturi. Se circulă mult între Cairo și Tunis, între Tunis și Córdoba, între Córdoba și Barcelona. Manuscrisele filosofice și științifice se află în bagajul negustorului, ca și în cel al mesagerului. Pentru a cunoaște gândirea arabă, le e de-ajuns europenilor să frecventeze mănăstirile catalane. Acolo sunt numeroși traducători, care le fac accesibilă clericilor obișnuiți cu latina o tradiție intelectuală venită din Orient prin Africa.

Fiindcă se călătorește de asemenea prin lumea creștină, iar cunoștințele se propagă mai rapid decât ne-ar lăsa s-o credem ideea, destul de falsă, a unei Europe unde dificultatea comunicațiilor duce la imobilism. Clericii deja merg din dioceză în dioceză și, mai ales, din mănăstire în mănăstire. În 967, când viitorul Silvestru II, călugărul Gerbert d'Aurillac, ajunge în Catalonia, el găsește acolo maeștri în arte, întrucâtva lăsate în părăsire la nord de Pirinei, cum sunt matematicile, astronomia, geometria, muzica speculativă. El descoperă acolo acea moștenire a elenismului târziu – cel din Alexandria – pe care nu i-au transmis-o enciclopediști ai latinității ca Boetius și Martianus Capella. Datorită lui va beneficia de ea Curtea pontificală, unde o aduc (970) episcopii de Vich și de Gerona, veniți să negocieze cu papa Ioan XIII, apoi școala episcopală de la Reims, pe care o conduce la început în calitate de cleric (972) și apoi de arhiepiscop (991), și din nou Roma, când urcă în 999 pe tronul Sfântului Petru. Când aflăm că între timp Gerbert a fost abate de Bobbio și arhiepiscop de Ravenna, putem măsura aria de răspândire a unei învățături care face dintr-un cleric din Auvergne unul dintre propagatorii gândirii științifice greco-arabe.

Se scurge un secol. Sicilia musulmană devine normandă, iar Toledo trece la regele Castiliei. Traducătorii creștini își unesc acum eforturile cu cele ale predecesorilor evrei și mozarabi. Într-o vreme când în marile școli din Europa

continentală nu se pricepe nici greaca, nici araba, talentul pentru limbi înflorește pe aceste pământuri de întâlnire dintre civilizații. La Palermo, la Toledo, la Barcelona, se citește în grecește și în arabă ca în latină. Abatele de Cluny, Pierre Venerabilul, profită de aceasta pentru a pune să se traducă, de către o comisie alcătuită dintr-un evreu, un mozarab și doi creștini, un *Coran* despre care crede că e mult mai important să fie bine cunoscut pentru a combate ceea ce e considerat încă, în acel timp de apariții a ereziilor, drept o doctrină opusă creștinismului.

Dar se traduc mai ales texte a căror existență este abia acum descoperită. Occidentul accede astfel la logica și etica lui Aristotel, până ce o metafizică de un inflexibil radicalism, transmisă de comentatori de limba arabă ca Avicenna și Averroes, va fi socotită în secolul al XIII-lea drept o amenințare reală la adresa credinței creștine. Se traduce în același timp o întreaga literatură științifică de-abia bănuită până atunci, unde lucrările grecești deja traduse în arabă se învecinează acum cu lucrările savanților arabi înșiși. Astfel, se deschid pentru intelectualii creștinătății, în pragul avântului universităților, căi noi care pornesc de la matematicile lui Euclid și al-Khārezmī, de la medicina lui Hipocrat, Galenus, Rhāzes și Avicenna, de la astronomia lui Ptolemeu. La Chartres și la Paris, învățământul va fi foarte repede reînnoit. Dominată de marile figuri ale lui Siger de Brabant și Toma d'Aquino, reflecția teologică a secolului al XIII-lea va fi marcată de această confruntare bruscă și brutală între tradiția platoniciană transmisă de latinitate și neoraționalismul inspirat de o moștenire elenică multă vreme uitată.

VI

Drumurile Asiei

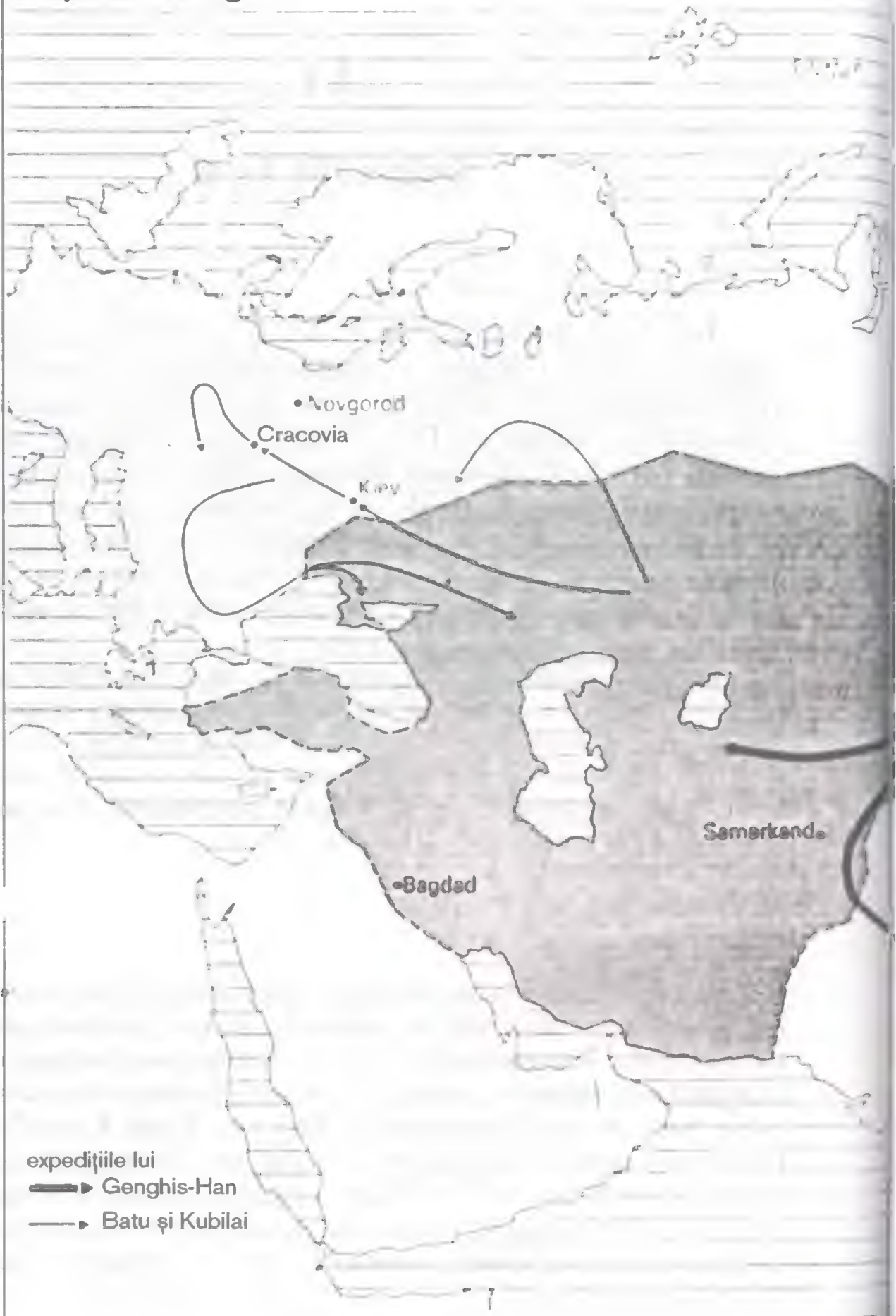
În mijlocul secolului al XIII-lea, iată că Occidentul începe să privească Orientul cu alți ochi. Cruciadele se soldează cu amintiri de epopee, cu o nostalgie a eroismului, cu un certificat de insucces. Ludovic cel Sfânt și companionii lui participanți la escapada din Egipt, Frederic II și aventurierii unei expediții descalificate prin excomunicare, acestea sunt ultimele chipuri pe care le are idealul ilustrat odinioară de Godefroy de Bouillon. În pofida curajului ultimilor apărători ai Acrei, al acelor călugări templieri și ospitalieri care rezistă până la capăt, conștienți de inutilitatea sacrificiului lor, Orientul occidentalilor se prăbușește în 1291, iar Europa poartă doliu după el fără să se alarmeze cu adevărat.

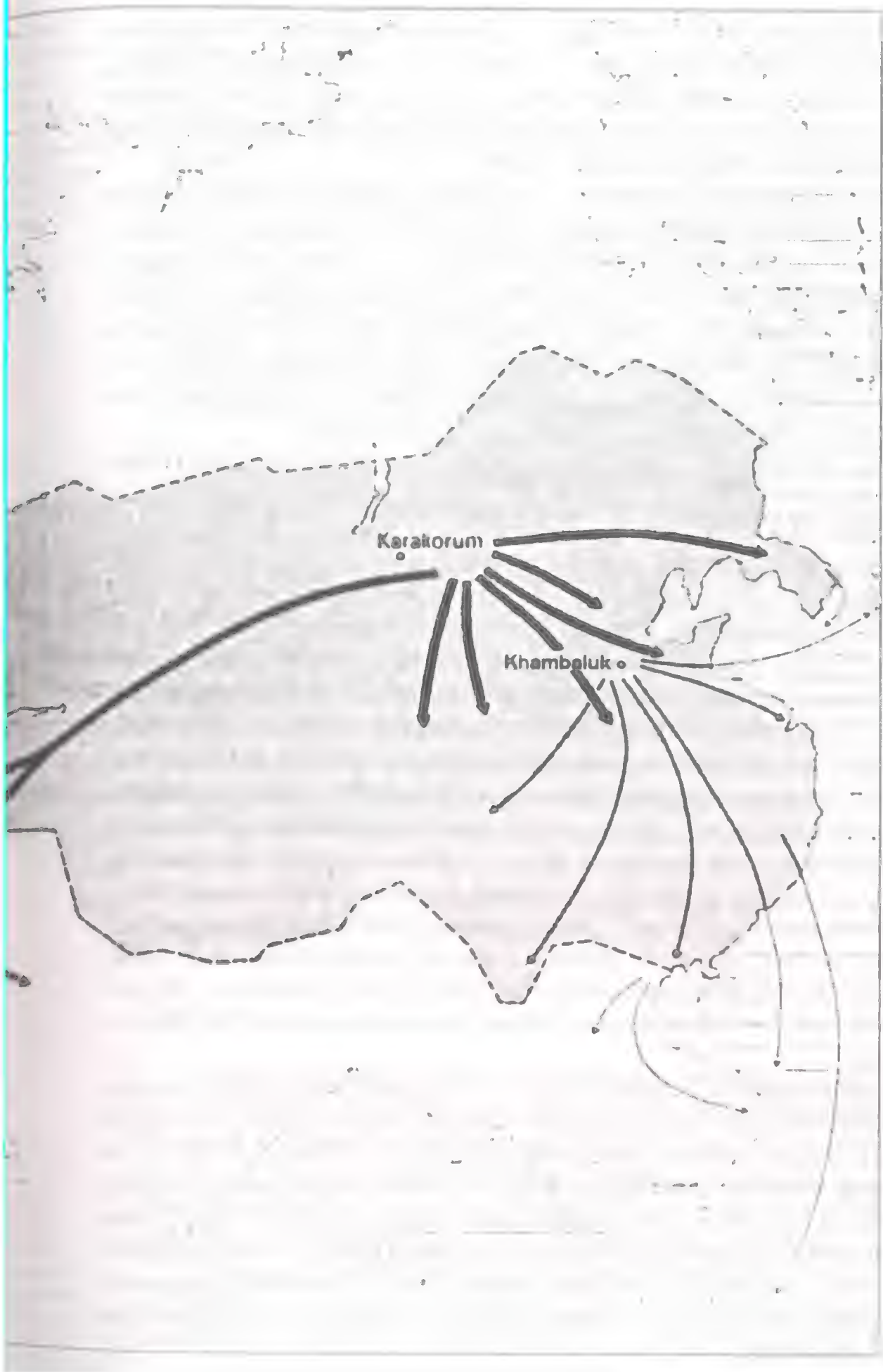
De altfel, Europa nu prea vede ceea ce va însemna pentru ea, timp de cel puțin cinci secole, lentă, dar sigura afirmare a puterii turcești sub noua dinastie a otomanilor. În cel mai bun caz vede că lucrurile s-au schimbat, că țărmurile orientale ale Mediteranei sunt pe cale să treacă sub stăpânirea mamelucilor, că otomanii sunt la Bosfor în fața Bizanțului și că nu încetează să se extindă în Anatolia.

MONGOLII

Într-o Asie frământată continuu de ample mișcări de popoare, iau naștere noi imperii. În secolul al XIII-lea, sunt mongolii. Genghis-Han, care ia conducerea triburilor mongole începând din 1196 și se impune ca stăpân unic în 1206, își organizează mai întâi dominația pe podișurile înalte unde își au izvorul toate marile fluvii ale Asiei Septentrionale. Irtâș, Obi, Enisei, Lena, Onon, Amur. El este hanul suprem al kirghizilor și al merkiților din îndepărtata țară mongolă care se întinde la vest de Lacul Baikal și până în jurul orașului Karakorum. Îi are la est pe tătari, la vest pe naimani. Tuturor acestor popoare el le impune o aceeași organizare politică și administrativă și o unitate de acțiune militară. Cucerirea poate începe.

Imperiul Mongol





În sudul Deșertului Gobi, regatul xixiașilor este primul anexat. Apoi vine rândul Chinei de Nord, a Imperiului Jin care îi furnizează hanului noua sa capitală Khambaluk (denumit mai târziu Pekin, astăzi Beijing). La sud, imperiul dinastiei Song se prăbușește în 1279. China întreagă recunoaște dinastia mongolă și autoritatea fiului lui Genghis, hanul Kubilai.

Spre vest, mongolii se arată în Europa încă din 1222. Expediția pe care o conduc fiii lui Genghis-Han ocolește Caspica prin sud, jefuiește Armenia și Georgia, terorizează Crimeea și străbate Ucraina, apoi Rusia Meridională, înainte de a se întoarce în stepele Asiei Centrale. În a doua jumătate a secolului, alte expediții fac cunoscută puterea hanului până pe țărmurile Adriaticii, în Siria, în India și în împrejurimile Javei și ale Japoniei. Stăpânirea hanului se întinde asupra imperiilor vasale din toată Asia și până în Europa: suzeranitatea mongolă este recunoscută la Bagdad ca și la Novgorod.

Aceasta are ca efect o intensă circulație a oamenilor, pe toate rutele. Chiar dacă franciscanul Giovanni Piano del Carpini forțează întrucâtva realitatea când spune că a văzut la curtea hanului Guyuk patru mii de ambasadori și mesageri din lumea întreagă, este neîndoios că un asemenea imperiu face să circule oamenii, banii, informația. Îi vedem la Karakorum pe prințul Novgorodului și Vladimirului, Iaroslav II, care se recunoaște vasalul hanului. Îl vedem apoi pe fiul său, prințul Andrei, pe care Mongolul va sfârși prin a-l înlătura pentru că a complotat împotriva unității imperiului. Îl vedem, în fine, pe fratele lui Andrei, marele Alexandru Nevski, destul de abil pentru a-l menaja pe han, organizând în același timp pentru Rusia o reală autonomie. De asemenea, îi putem întâlni la han pe ambasadorul califului din Bagdad, pe regina Georgiei, pe regele Coreei. La niveluri mai joase, curtea atrage funcționari diplomatici sau administrativi, oameni de afaceri, precum și literați. La sfârșitul secolului, Marco Polo va sublinia importanța mediului intelectual de la Khambaluk.

În capitala hanului există adevărate colonii de străini. Stabiliți sau reținuți pentru diverse motive, sunt acolo germani și unguri, ruși și armeni, arabi chiar, și iranieni. Unii au ales să trăiască printre mongoli, alții au eșuat acolo. Majoritatea, ca și Marco Polo timp de douăzeci de ani, nici nu știu dacă se vor întoarce acasă într-o zi.

Din fericire pentru Occident, Imperiul mongol se divizează de la sine, victimă a gigantismului său și a rivalităților dinastice. La nord-vest, Hoarda de Aur este, într-o mare măsură, independentă încă din secolul al XIII-lea. În centru, Hoarda Albă este din secolul al XIV-lea. Între Caspica, Ind și Armenia, imperiul vasal al ilkhanilor vede renăscându-se naționalismul persan. La est, Imperiul Yuanilor se identifică din ce în ce mai mult cu China, o Chină cârmuită de mongoli, dar unde conștiința chineză rămâne destul de înrădăcinată pentru a pregăti prăbușirea din 1368 și venirea la putere a unei dinastii cu adevărat chineze, dinastia Ming.

Epopeea lui Timur Lenk (Tamerlan) este de alt gen. Ea nu uimește mai puțin Occidentul. Fiul unui șef de trib de origine mongolă, dar puternic contaminat de influența turcă, bogat prin turmele sale și puternic prin credința sa musulmană, Timur Lenk este regele Transoxianeii în 1370, la vârsta de treizeci și patru de ani. Nu se simte la largul său în acest dezmembrat regat Djaghatai, el însuși dezmembrat din Imperiul mongol. Între Samarkand, Tașkent și Buhara, el controlează comerțul cu caravane între India și țările Hoardei de Aur. E puțin. În mod firesc îi vine ideea să reia pe cont propriu ambițiile lui Genghis-Han: să domine Asia. Treizeci de ani de expediții rapide și eficace în toate direcțiile îi permit să constituie un imperiu al Asiei de Sud-Vest. Timur Lenk domnește de la Caucaz și Eufrat până la Ind și Sâr-Daria. În ciuda câtorva incursiuni la nord de Marea Neagră, în Uralul Mijlociu și în valea Gangelui, și în ciuda episodicei victorii de la Ankara asupra turcilor lui Baiazid I (1402), el nu reușește să stabilească nici o dominație durabilă în Europa, în India sau în Asia Mică. Își încearcă norocul în China, dar moare în 1405. De fapt, singurul rezultat al acestui dinamism este consolidarea pentru un întreg secol a unui stat propriu-zis iranian.

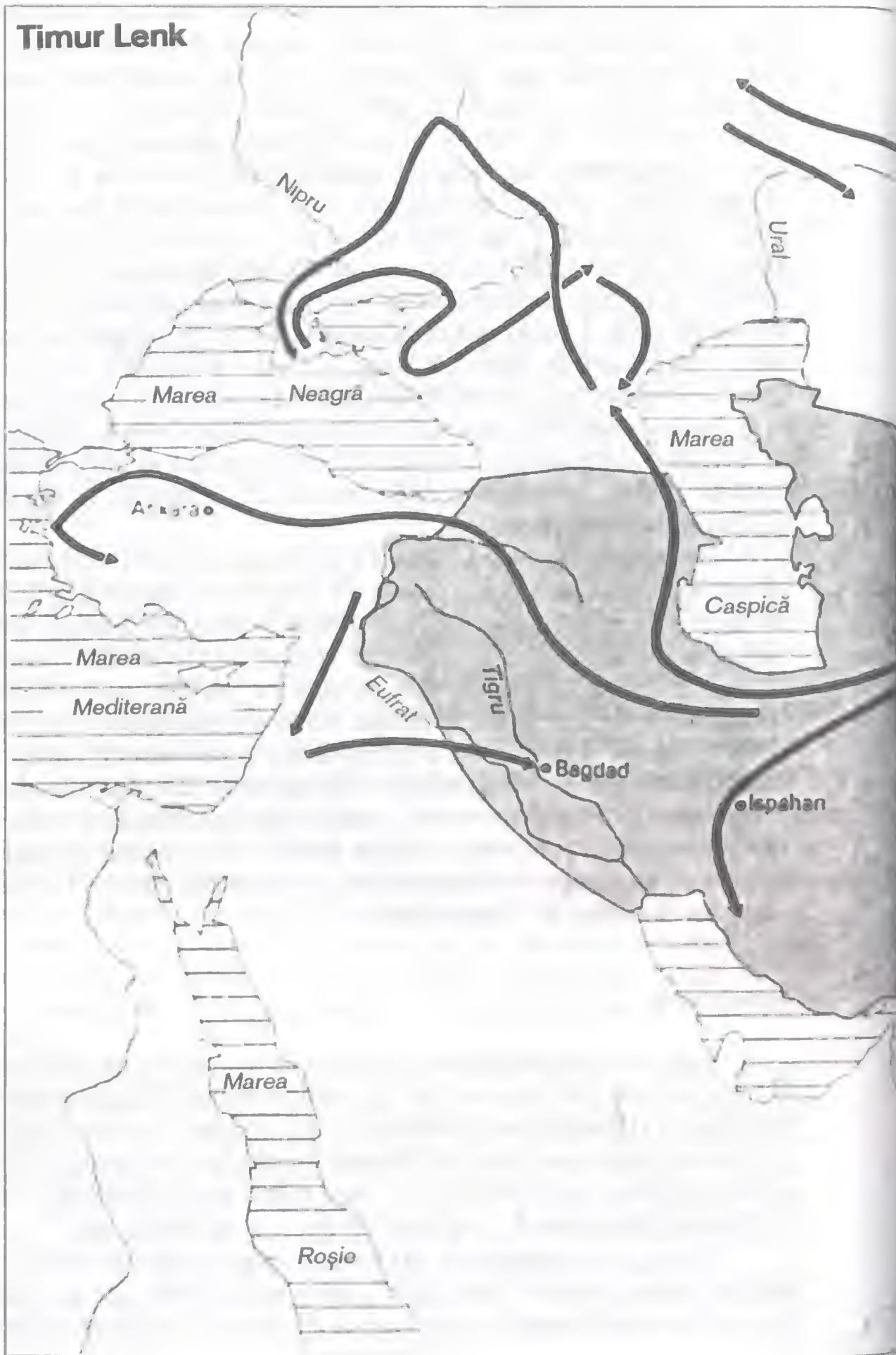
Nici Genghis-Han, nici Timur Lenk n-au neliniștit Occidentul care îi lasă pe ruși și pe bizantini pradă terorii lor și vede mai ales în aceste două puteri asiatice o foarte utilă amenințare în spatele otomanilor. Simplificând lucrurile, mongolii și iranienii au un adversar comun cu Occidentul creștin: Islamul. Văzând lucrurile cu o subtilitate pe care i-o permite perfecta cunoaștere a realităților asiatice, regele Armeniei Haitton I știe foarte bine să profite de această situație și să afle într-o recunoaștere a suzeranității mongole cea mai buna apărare a sa împotriva turcilor. Făcând un tot din turci, mameluci și arabi, europeanul din Franța, Germania, Anglia, Spania sau Italia se simte foarte bine că Necredinciosul are altceva de făcut decât să ajute regatul Granadei și să urce pe Dunăre. Înțelegem fascinația pe care o exercită la rândul lor un Genghis-Han, un Kubilai, un Timur Lenk.

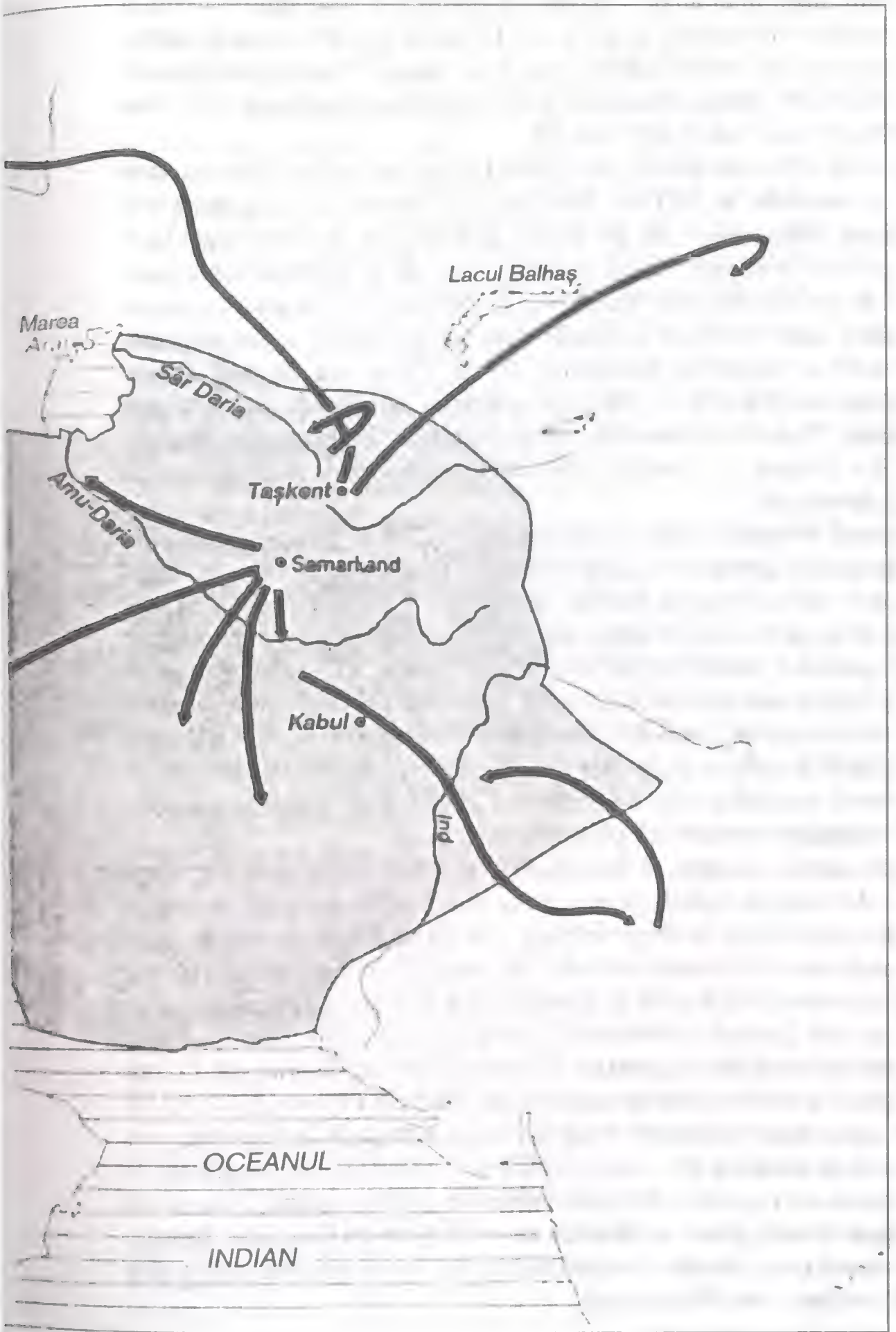
MISIONARII

Papa n-a așteptat căderea orașului Acra pentru a ști că visul lui Urban II s-a spulberat. Europa e cea în care un Innocențiu III, un Innocențiu IV, un Bonifaciu VIII încearcă să realizeze stăpânirea Bisericii asupra lumii. Teocrația pe care o concep specialiștii în Dreptul canonic din secolul al XIII-lea nu mai cheamă la unitatea creștinilor prin lupta sfântă pentru Credință și Mormântul lui Hristos. Ierusalimul pământesc nu mai este la Ierusalim.

Teologii și politicienii nu uită totuși că există o lume străină de *Evanghelie*, inclusă într-un univers necunoscut, unde noi echilibre deschid dintr-o dată perspective până atunci de neconceput. Se știe că Turcul e încolțit de Mongol,

Timur Lenk





și apare la unii iluzia unei alianțe de ripostă împotriva otomanilor, la alții a unei evanghelizări a imensității asiatice. De la teama de Tătar până la supra-aprecierea unei înțelegeri cu Marele Imperiu, toate reacțiile Europei Occidentale în fața a ceea ce se știe despre frământările din Asia determină înțelegerea unei necesități: Occidentul vrea să știe cum stă.

Inițiativele se înmulțesc deci, din partea tuturor ordinelor religioase, încă de la mijlocul secolului al XIII-lea. Nu-i deloc de mirare de ce se amestecă aici Capețianul, atâta vreme cât, pe atunci, principii fac de obicei apel la el pentru a-i arbitra. În esență, totuși, inițiativa vine de la Pontiful roman, ale cărui vederi le sprijină Ordinul franciscan, nu fără a vedea în aceasta ocazia providențială a unei străluciri originale care nu datorează nimic imitației ordinelor vechi și imperiilor monastice, de la Cluny sau de la Cîteaux. Dominicanii au pus mâna în Occident pe apărarea ortodoxiei, pe lupta prin știință și cuvânt. Ei sunt în universități. Ei au Inchiziția. Frământările din Asia le oferă fraților minoriți din Ordinul Sfântului Francisc ocazia să întrezărească un alt câmp de acțiune.

Innocențiu IV este cel care îl însărcinează în 1245 pe franciscanul italian Giovanni Piano del Carpini cu o primă explorare. Innocențiu IV este Sinibaldo Fieschi, unul dintre oamenii de stat din timpul său. Fieschi a dovedit că este intransigent. E un politician cu vederi largi și cu metode uneori dure. Izgonit din Roma de partidul ghibelinilor, el este cel care convoacă Conciliul ecumenic de la Lyon (1245) și care răspunde ostilității imperiale prin excomunicarea lui Frederic II. Trimiterea lui Piano del Carpini face parte dintr-o politică și dintr-o manevră politică: în timp ce papa este ținut departe de Roma, de riscurile pe care le incumbă conflictul său cu împăratul Frederic II, papalitatea preia conducerea relațiilor creștinătății cu lumea exterioară.

Desigur, nu se așteaptă ca franciscanul să-i convertească el singur pe tătari. Piano del Carpini trebuie să meargă acolo, să privească și să raporteze. Papa vrea să știe care este, la drept vorbind, situația cu aceste țări străine și cu acești oameni în care Occidentul vede atât teroarea cât și păgânismul, dar care totodată ating miraculosul fiindcă populează visele și decorul bisericilor.

Trec opt ani. Ludovic cel Sfânt nu înțelege să-i lase papei inițiativa unei noi responsabilități față de creștinătate. Relațiile papei cu Biserica din Franța sunt încordate. Cu mult înainte de nepotul său Filip cel Frumos, Ludovic IX își întărește autoritatea asupra clerului din regat, îl supune la impozite care determină averile funciare ale episcopatelor și mănăstirilor să contribuie la sarcinile comune ale regatului. Puternic influențat de franciscani, Ludovic cel Sfânt nu este deloc complezent cu Biserica seculară. Și tot un franciscan dorește, precum odinioară papa, să afle ce reprezintă Asia. Acest nou explorator este un flamand, Wilhelm von Ruysbroeck.

Vine generația următoare. La Roma domnește Nicolae IV, primul papă franciscan. El însărcinează în 1291 un franciscan cu o misiune cu totul diferită de celelalte. Giovanni da Monte Corvino va evangheliza Asia.

S-au aflat multe despre Orient, dar nu se știe ce poate fi considerat sigur. Au existat negustori care au vorbit mai înainte de acel Marco Polo care se întoarce în 1295 din periplul său prin Asia și care lansează pe piața exotismului o povestire în care miraculosul constituie un element de bază. Nu se va înșela cititorul care va da adeseori numele de *Cartea minunilor* acestei povestiri. Prin această carte, pe care de altfel n-a scris-o el însuși, Marco Polo a devenit celebru pentru toate secolele ce vor urma. Dar contemporanii lui știu că el nu este singurul care povestește despre călătorii. În portul Genova sau Veneția, sunt cu zecile cei care își consacră timpul pe care li-l dă vârsta unor povestiri în care, ca și în cartea lui Marco Polo, se întreșes faptul trăit și imaginarul, văzutul și întrezăritul, mărturia directă și colportajul.

Negustorii nu sunt singurii martori. Au existat și alții de-a lungul și de-a latul întregii Europe, ca acel călugăr chinez, Rabban Țauma, un călugăr creștin de rit nestorian. Deoarece în inima Asiei există o Biserică creștină, sau mai degrabă comunități creștine, în general provenite, între secolele al VI-lea și al VII-lea, din Biserica nestoriană organizată în Persia după condamnarea ereziei lui Nestorie – Hristos-omul complet distinct de Hristos-Dumnezeu – prin Conciliul de la Calcedon în 451. Monahismul nestorian este, în secolul al XIII-lea, foarte viu în Arabia, în India, în China. Și el își pune întrebarea lui Innocențiu IV, dar în sens invers: cum stă Occidentul? Călugărul Rabban Țauma vine așadar în Europa. Vizitează Roma și Parisul. Îi vede pe Nicolae IV, Filip cel Frumos, Eduard I. Se întreține cu învățații din universități. Ascultă și nu știm ce va povesti mai târziu în Asia. Dar, prin intermediul său, Occidentul află lucruri uimitoare.

Tuturor, cuvintele rostite de Rabban Țauma le par angajante, chiar pentru cine nu știe bine dacă acest călugăr se mulțumește să prelungească în Europa o călătorie al cărei prim obiectiv era un pelerinaj la Ierusalim, sau dacă este cu adevărat însărcinat cu o misiune diplomatică de han. Ca și Marco Polo câțiva ani mai târziu, portretul Marelui Han pe care îl zugrăvește călugărul nestorian și cel al supușilor săi mongoli lasă loc speranței într-o înțelegere, ba chiar într-o alianță. Progresele Europei și progresele creștinătății merg din nou mână-n mână, dar fără armată de această dată. Se pune întrebarea dacă China hanului nu este întrucâtva Europa Extremului Orient.

Mărturia lui Țauma constituie o excepție. Marco Polo însă este un martor de ocazie. E om de afaceri și e un lăudăros. Nimeni nu i-a cerut nimic. Întâlnirea lui cu notarul Rusticello din Pisa, tovarăș de celulă într-o închisoare genoveză în care și unul și celălalt ispășesc o condamnare pentru escrocherie, îl incită

să aștearnă pe hârtie ceea ce a luat obiceiul să istorisească cu înflorituri. Iar negustorul îl lasă să brodeze pe scriitorul profesionist care este notarul. Și unul și celălalt vor să fie interesați. Ei exagerează cifrele, ceea ce au de altfel obiceiul s-o facă pe timpul lor numeroși cronicari. Cititorii vor vedea repede în aceste cifre una dintre minunății la care ei adaugă mai multă sau mai puțină credință, iar povestirea lui Polo va fi adeseori numită *Milionul*. Cât despre istorici, lor le va fi destul de greu să desprindă adevărul de minciună.

Franciscanii, dimpotrivă, au o misiune. Papa i-a ales în acest scop, deoarece Ordinul fraților minoriți depinde nemijlocit de el, care i-a socotit dezinteresați – nu aceeași este părerea preoților și universitarilor care văd succesul colectelor lor – și care le atribuie o capacitate de a observa și de a mărturisi fără să denatureze realitatea de dragul interesului sau al gloriei deșarte. Piano del Carpini este un om care a trăit cu adevărat. Provenind, fără-ndoială, din mica nobilime italiană, a călătorit, a avut responsabilități. Încrederea Sfântului Francisc din Assisi, pe care l-a cunoscut personal, a făcut din el slujitorul ordinului în Saxonia, apoi poate în Spania. A frecventat prinți, a purtat negocieri. Papa, în 1248, va face din el episcopul de Antivari, în Dalmația.

Piano del Carpini știe să observe oamenii la fel de bine ca obiceiurile. Acest om de cincizeci de ani are experiență și înțelepciune. Intrat în Ordinul Sfântului Francisc din umilință, a păstrat din originea sa aristocratică o formație intelectuală și politică, un comportament de societate, vederi largi care vor face din el un observator lucid al unor pământuri și popoare noi. Are, într-adevăr, profilul a ceea ce vom denumi mai târziu un diplomat. Cunoaște de altminteri manierele diplomatice: duce cadouri, în acest caz blănuri cumpărate în trecerea prin Polonia, unde ia informații despre mongoli de la ducele Vasili care stabilise deja niște contacte cu hanul. Excelent organizator, Piano del Carpini nu este un naiv. Nu pleacă singur: un alt franciscan, Ștefan din Boemia, îl însoțește și iau cu ei câțiva servitori. Sunt întrunite toate condițiile pentru ca expediția să nu rămână în drum. Plecat din Lyon – unde se află papa – la 16 aprilie 1245, el ajunge din nou pe malurile Ronului în noiembrie 1247 și întocmește pe loc, după notele luate și amintirile încă proaspete, raportul misiunii pe care îl așteaptă de la el Innocențiu IV. Este *Istoria mongolilor*. N-au trecut decât trei ani. Piano del Carpini este un om eficace.

Wilhelm von Ruysbroeck este din aceeași plămadă, chiar dacă misiunea sa are alte rădăcini. Familiar al mediilor conducătoare, obișnuit al curților și fastului lor, ba chiar al ospetelor lor, acest flamand cultivat, cu privirea malițioasă și judecata realistă, este, la Acra, alături de Ludovic cel Sfânt când acesta, la începutul lui 1253, îi poruncește să meargă mai spre est în loc să aștepte să-l însoțească la reîntoarcerea sa în Franța. Revenit din voiajul său asiatic în 1255, își face și el raportul, botezat *Itinerar*. Mai mult, în viitorul Cartier Latin numit pe atunci Universitatea, pe acel mal stâng al Senei care

se află în plină efervescentă intelectuală. Ruysbroeck alimentează conversațiile. Povestește, comentează. Povestirea lui este citită. El vine cu completări. Parisul se interesează de mongoli.

E adevărat că, între timp, Imperiul mongol s-a întors spre Occident. Piano del Carpini ajunge la Karakorum pe când oamenii se gândesc să aleagă un succesor hanului Ogodai, mort în 1241. El a asistat la alegerea lui Guyuk (24 august 1246). I-a înmănat hanului mesajul lui Innocențiu IV. A adus de acolo o scrisoare pentru papă. Și, mai ales, i-a atârnat curiozitatea lui Guyuk. Mongolii n-au încetat să viseze la o cucerire a Europei. Trebuie să știe mai multe despre aceasta. Cu înțelepciune, Piano del Carpini a evitat să se întoarcă împreună cu solia pe care hanul dorește s-o trimită în Europa: se teme să nu stârnească spiritul de cucerire al mongolilor arătându-le disensiunile din Europa și nu se simte în stare să-i protejeze eficient pe eventualii soli ai hanului: Occidentul ar putea foarte bine să-i maltrateze pentru a-i pune să plătească atrocitățile comise de armatele lui Genghis-Han și Ogodai la frontierele orientale ale creștinătății. Dar să nu ne facem iluzii: scrisoarea hanului Guyuk reprezintă de fapt un ultimatum.

Acesta este un ordin...

Tu, care ești marele papă, împreună cu regii, veniți cu toții în persoană să ne aduceți omagiu. Vă vom face atunci să auziți poruncile noastre...

Toate pământurile, de când răsare soarele și până când apune, ne-au fost dăruite din voia Domnului...

Veniți să ne oferiți serviciile și omagiile voastre. Atunci vom cunoaște supunerea voastră.

Să fi renunțat hanul la ideea lui de a trimite o solie în Occident? Fapt este că doi demnitari mongoli veniți în Armenia în tabăra guvernatorului mongol Baidju întâlnesc acolo un personaj ciudat, și el mandatat de papă. Dar dominicanul Ascelin din Cremona este cât se poate de puțin diplomat: inversând ierarhia lumii așa cum o vedeau mongolii, a provocat iritarea, apoi mânia guvernatorului și a mulțimii. Nu l-a tratat oare Ascelin cu un aer de superioritate pe puternicul guvernator când a refuzat să-l salute, așa cum o cer uzanțele, cu trei plecăciuni? A vorbit răspicat, a evocat necesara convertire a mongolilor, i-a tratat ca eretici pe creștinii nestorieni. Pe scurt, dominicanul s-a crezut pe pământul Inchiziției. În schimb, n-a ezitat nici o clipă să ia cu el, la întoarcere, cele două notabilități întâlnite în tabăra lui Baidju. Unul dintre demnitari e turc și se numește Ayberg, celălalt este un nestorian pe nume Sergis. Lor le dă guvernatorul o scrisoare pentru papă. Fără să se fi înțeles mai înainte, Baidju și hanul Guyuk au găsit același ton. Papa și creștinătatea sunt somați să-și manifeste supunerea.

Totuși, mongolii abordează în mod diferit Occidentul. Baidju îl amenință pe papă. Superiorul lui, comandantul-șef al Asiei Mici, Siriei și Georgiei, mongolul Eldjigidei, i se adresează cu totul altfel celui care i se pare cel mai prestigios dintre suveranii Occidentului, Ludovic cel Sfânt. Capețianul este arbitru conflictelor europene și ia conducerea cruciadei. Eldjigidei vrea să știe mai mult despre un rege a cărui intervenție în Orient nu-l poate lăsa indiferent pe conducătorul unei armate mongole, cea mai apropiată de Țara Sfântă. Îi trimite o solie, aceasta oficială, deoarece solia lui Ayberg și Sergis este cel puțin improvizată.

Primii doi, cum era de așteptat, nu fac la Lyon decât să constate și să lase să se constate imposibilitatea unui acord între cele două pretenții la autoritatea universală. La 22 noiembrie 1248, papa îi trimite înapoi cu un îndemn la convertire. Cei doi trimiși oficiali ai lui Eldjigidei, doi creștini din Mosul, pe nume David și Marcu, dau dovadă de o mai mare abilitate, ceea ce le este ușor: scrisoarea pe care i-au adus-o lui Ludovic cel Sfânt are un cu totul alt ton decât scrisoarea către papă. Tot ceea ce regele Franței, care îi primește în Cipru la 20 decembrie în același an 1248, aude și citește în mesajul mongolilor este un amestec de linguseală, viclenie și minciună. Ludovic cel Sfânt află că hanul speră să i se acorde încrederea, că a primit botezul, că Imperiul mongol este pe cale de a deveni o putere în slujba Credinței adevărate. Pe scurt, solia face totul pentru a reînvia la francezi, chiar în momentul cruciadei, vechiul mit al Părintelui Ioan. Alianța de ripostă e posibilă. Eldjigidei nu o ascunde: dacă francezii deschid un front în Egipt, Mongolul va avea mâinile libere pentru a ataca Bagdadul.

Viclenia e uriașă, și hanul Mongke va dezminți curând deschiderea spre Europa încercată de Eldjigidei. Pe moment, manevra dă roade în mintea unui Ludovic cel Sfânt, adeseori înclinat spre naivitate în vederile sale politice asupra lumii. Generalului și stăpânului său hanul le trimite daruri și două bucăți din Adevărata Cruce. Mai ales, se grăbește să-i trimită alături de solii mongoli pe propriii săi soli: trei dominicani, André și Guillaume din Longjumeau, și Jean din Carcassonne. André din Longjumeau cunoaște Orientul Apropiat. El a adus din Bizanț Cununa de spini. Vorbește araba și persana. Trimis de papă, a încercat în zadar, în 1245, să ajungă în China. Oricum a străbătut Persia mongolă și a întâlnit călători întorși din Extremul Orient.

Solii părăsesc Ciprul la 27 decembrie 1248. În vară, se află la curtea hanului, unde îi primește văduva lui Guyuk. În martie 1250, sunt înapoi în Țara Sfântă. Ludovic cel Sfânt este în acel moment în plin eșec. La eliberarea sa, îl așteaptă o nouă deziluzie: Guillaume din Longjumeau n-a adus decât un apel amenințător la supunere.

Pe lângă atâtea insuccese, misiunea lui Piano del Carpini și cea a lui Ruysbroeck par niște miracole de diplomatie. De fapt, nici unul, nici celălalt

n-a atacat frontal trufia mongolilor. Au făcut o călătorie de explorare. S-au informat. Cei doi franciscani aduc deci despre Imperiul mongol o vedere lucidă și precisă, care face mărturia lor prețioasă pentru Occident. Piano del Carpini și Ruysbroeck sunt oameni serioși care scriu pentru suverani și vorbesc pentru învățați. Ei dau rapoarte, dar rapoarte care sunt de domeniul posibilului. Departe de ei gândul că s-ar putea rezolva totul printr-o călătorie, sunt preocupați să-i sfătuiască pe cei răspunzători de aceste proiecte care se fac întrucâtva în Occident în direcția Asiei. Un om cu spirit ascuțit cum e filosoful Roger Bacon, care îl întâlnește pe Ruysbroeck la întoarcerea acestuia pe malul stâng al Senei, scrie chiar el că a citit „cu atenție” ceea ce a scris călugărul. Franciscanii știu că vor fi citați cu spirit critic de semenii lor.

În Occident sunt cunoscute toate aceste relatări, așa cum e cunoscută în Franța mărturia lui Rabban Çauma, tradusă din persană, atunci când, în 1291, pleacă Giovanni da Monte Corvino. Și el este un cărturar. Poate că e medic. În mod sigur călătorise mult. A trăit în Bizanț, în Armenia, în Persia. Vorbește tătara. Știe oarecum ce îl așteaptă. Cel puțin așa crede când acceptă misiunea cu care îl însărcinează papa Nicolae IV: să înnoade cu hanul adevărate relații diplomatice, în favoarea acelei toleranțe religioase pentru care întreaga lume îi laudă pe mongoli în măsura în care ea e folositoare creștinismului. Oare papa se face că n-aude somațiile hanului? A uitat oare sau se prefacă că ignoră pretențiile la supunere? Sau poate mărturiile contradictorii – pe care le vor tulbura mai mult, peste câțiva ani, povestirea lui Marco Polo – au dat pretențiilor hanului, în mintea occidentalilor, un caracter relativ?

Monte Corvino n-are de unde să știe că nu se va mai întoarce, că Europa nu va mai avea de la el decât câteva scrisori încredințate unor călători care reveneau acasă și că va fi socotit la Roma mort de multă vreme când se va afla, în 1307, că el cârmuiește tânăra Biserică catolică din China. Monte Corvino va muri în 1328 arhiepiscop de Khambaluk, cu alte cuvinte de Pekin.

Într-o creștinătate occidentală unde cartea lui Marco Polo începe să acrediteze ideea unei adevărate civilizații mongole, scrisorile lui Monte Corvino au efectul unei bombe. Succesul franciscanului lasă să se întrevadă alianța în care s-a sperat atât, alianța de ripostă împotriva Islamului la care au visat un papă, un rege al Franței, un împărat.

DRUMURILE MĂTĂSII ȘI DRUMURILE CREDINȚEI

Occidentalii care cercetau drumurile Asiei au urmat, cu numeroase variante, două mari itinerare foarte diferite. Primii au luat, în mod cât se poate de firesc, drumul mătăsii, cel a cărui existență era cunoscută pe piețele

M Mediteranei Orientale și ale Mării Negre. La Alexandria ca și la Antiohia, la Bizanț ca și la Trapezunt, negustorii și călugării știu foarte bine că există un drum dintre cele mai folosite care străbate Persia și Asia Centrală, care înconjoară pe la vest Caspica și pe la est Deșertul Gobi. Pe de altă parte, călătorii vor realiza avantajele oferite de calea maritimă, cea care pornește din Ormuz și care, cu prețul câtorva traversări și a nenumărate cabotaje, permite să se ajungă în India, în insulele Sumatra și Borneo și, în cele din urmă, în China.

În mijlocul secolului al XIII-lea, tot drumul mătășii e cel care pare să se impună. Piano del Carpini și Ruysbroeck au hotărât amândoi să traverseze Asia Centrală. Primul pleacă din Lyon, ajunge la Kiev, apoi în nordul Mării Caspice. Al doilea pleacă de la Acra, ajunge la Constantinopol și întâlnește la Sarai drumul predecesorului său. Însă numai pentru a se separa imediat. Piano del Carpini face un mare ocol prin sud, spre Tașkent, apoi se îndreaptă spre nord. În cele din urmă ajunge la Karakorum, capitala Imperiului mongol până în momentul transferării ei la Khambaluk (Pekin), realizată de Kubilai în 1267. De la Kiev (3 februarie 1246) la Karakorum (22 iulie 1246) i-au trebuit lui Piano del Carpini cinci luni și jumătate. Ruysbroeck, dimpotrivă, alege drumul cel mai direct. De la Sarai, merge în linie dreaptă spre Karakorum. De la Constantinopol (7 mai 1253) la Karakorum (27 septembrie 1253) face patru luni și jumătate.

Anotimpuri diferite, drum zilnic inegal, popasuri inegale în orașele întâlnite, totul se combină fără-ndoială. Și e probabil ca, în drumul său din Crimeea – unde debarcă la 21 mai – spre Caspica, Ruysbroeck să fi avut mai multe prilejuri să se oprească la cotul Donului și cel al Volgăi decât a avut Piano del Carpini în șesul Ucrainei. Dar și unul și celălalt au făcut neîndoios dovada – și parcursurile o demonstrează la întoarcerea lor – că o călătorie completă înseamnă, în linii mari, un an de drum. La această călătorie se cuvine să adăugăm timpul petrecut la curtea hanului: Piano del Carpini pleacă de acolo după patru luni (13 noiembrie), Ruysbroeck după șase luni (26 iunie). Și acolo, Ruysbroeck e cel care întârzie mai mult decât Piano del Carpini.

La întoarcere, și unul și celălalt își amintesc de drumul pe care au plecat. Dar Piano del Carpini taie, de data aceasta, spre Tașkent, în timp ce Ruysbroeck se îndepărtează puțin de calea directă și face un ocol pe la sudul Lacului Balhaș. El își încheie expediția înconjurând Asia Mică pe drumul de pe litoral. Piano del Carpini se află din nou în Kiev la 9 iunie 1247, la șaisprezece luni de la plecarea lui de acolo. Ruysbroeck ajunge în Cipru la 16 iunie 1255, după douăzeci și cinci de luni de când părăsise Bosforul.

Povestiri ca acelea pe care le spun, la Veneția, în anii 1260, la prima lor întoarcere din China, cei doi frați Polo – aceiași care îl vor determina pe fiul și nepotul lor Marco să-i însoțească în călătoria următoare – au dat, desigur,

de gândit: există drumuri mai puțin anevoioase pentru călătorul străin decât pistele caravanelor prin înaltele podișuri ale Asiei Centrale. De asemenea, când părăsește Veneția în 1289 pentru a ajunge mai întâi la Bizanț și la Marea Neagră, Giovanni da Monte Corvino știe fără-ndoială că o va apuca pe un drum cu totul diferit de acela pe care l-au ilustrat cei doi franciscani din generația precedentă. Străbătând Persia, pe care o cunoaște deja, se îndreaptă spre Oceanul Indian. Ocolește Bagdadul, unde n-are nimic de așteptat de la hanul Arghun, conducătorul Imperiului mongol al ilkhanilor. El pornește pe drumul comercial, cel care trece prin Tabriz, pe care se întâlnesc o mulțime de călători. Este exact drumul pe care au luat-o cu douăzeci de ani mai înainte cei trei Polo, care, în momentul respectiv, sunt pe cale să se reîntoarcă în Occident, pe drumul maritim pe care tocmai pornește Monte Corvino, între Ormuz și China. Este și cel pe care-l va urma în 1318 Odoric de Pordenone.

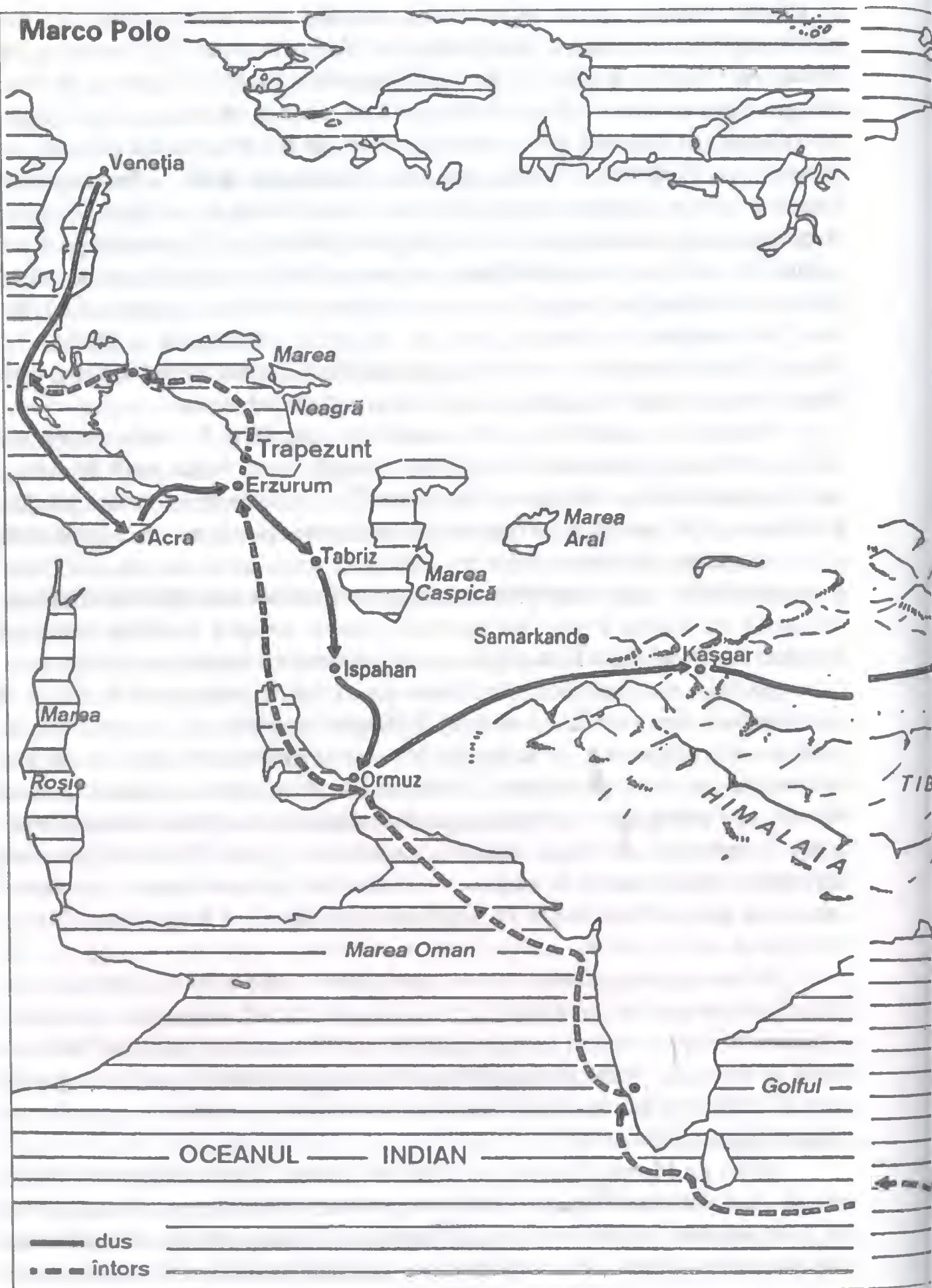
Asemenea opțiuni nu sunt rezultatul întâmplării. În Italia comercială a anilor 1290, ca și în piețele de la Marea Neagră, se vorbește mult de Asia, iar informațiile abundă, alcătuite uneori dintr-o juxtapunere de informații punctuale și indirecte. Cel care își pune într-o zi pe hârtie experiența nu era în mod obligatoriu primul pe acel drum. Însă cei care n-au scris, au vorbit. Monte Corvino și tovarășul său, negustorul Pietro da Lucalongo, n-au citit, și pe bună dreptate, *Minunile* lui Marco Polo. Dar au deja rețetele de care face caz venețianul. Drumurile Chinei sunt încă puțin cunoscute. Însă nu mai reprezintă un mister.

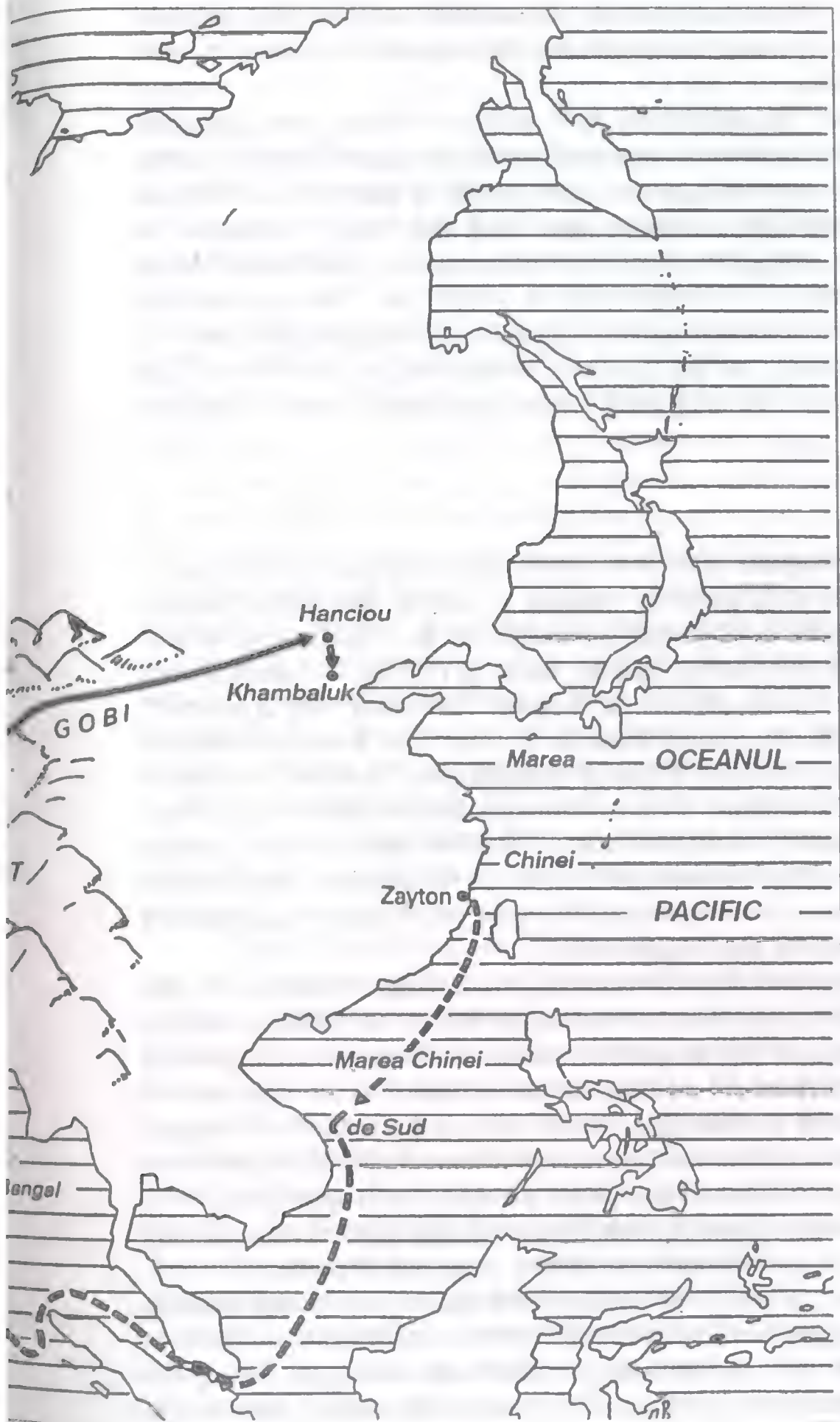
Astfel, cei doi călători știu foarte bine că nu te aventurezi în China fără un minimum de precauții și fără să fi făcut o ucenicie. Te descurci mai bine când nu ești singur, iar tovarășii de drum sunt prețioși în zilele de oboseală, de descurajare, de boală. Monte Corvino are drept însoțitor un dominican toscan, Nicola da Pistoia, care nu va ajunge departe și va muri înainte de a trece de India. În principal, el a făcut cauză comună cu un negustor, Pietro da Lucalongo, un călător experimentat și eficace. Puțin înclinat el însuși asupra problemelor secolului, Monte Corvino se va descurca bine până în China, datorită acestui tovarăș cu spirit practic.

De asemenea, călătorii cunosc prețul unei familiarizări cu primele etape, cele în care se pun la curent cu informațiile care circulă prin piețe: starea țărilor și a drumurilor, securitatea, oportunitățile. La Tabriz ca și, mai apoi, la Ormuz, unde se îmbarcă, franciscanul găsește în cosmopolitismul marilor popasuri o primă inițiere în obiceiurile Orientului, în realitățile drumului, precum și în ceea ce privește limbile.

Iată-l pe Monte Corvino pe Oceanul Indian. Trecuseră atunci vreo doi ani de când părăsise Trapezuntul în extremitatea Mării Negre. Ajunge în India în 1291. Rămâne acolo treisprezece luni. Suntem departe de misiunile rapide ale celor doi diplomați franciscani de la mijlocul secolului. Pentru a-și duce la

Marco Polo





bun sfârșit misiunea, Monte Corvino adoptă metodele negustorilor, cele ale fraților Polo și ale atâtor altora: nu se grăbește. După spusele lui, a făcut în India vreo sută de convertiri.

Din port în port, dă ocol Indiei. Face escală la Thana, care va deveni Bombay, apoi la Calicut, unde va acosta două secole mai târziu Vasco da Gama. Se oprește pe coasta orientală, pentru a se închina la mormântul Sfântului Toma. Făcând în continuare echipă cu negustorul său, trece de strâmtoarea viitorului Singapore, între Sumatra și peninsula malaeză. Străbătând Marea Chinei, Monte Corvino și Lucalongo ajung la Zayton (azi Sinkiang), capătul călătoriei lor pe mare. De acolo reiau drumul pe uscat spre noua capitală a hanului, Khambaluk. Este aproape același drum de întoarcere făcut de Marco Polo, acest venețian a cărui poveste fabuloasă lumea o va descoperi peste câțiva ani.

MARCO POLO

Povestea începe atunci când Marco nu se născuse încă. În 1252, cei doi frați Niccolo și Matteo Polo părăsesc Veneția. Ei sunt fiii mai mici ai familiei și e mult mai bine pentru ei să se ducă să întemeieze în străinătate un stabiliment comercial profitabil întregii familii, decât să rămână în orașul în care fratele lor mai mare, Marco, căruia i se va spune „Bătrânul“ sau „Decanul“, conduce foarte bine de unul singur afacerile familiei Polo. Este momentul de apogeu al pătrunderii venețiene în Marea Neagră, când Veneția n-a acceptat încă ideea că luarea în stăpânire a Constantinopolului, rod ciudat al celei de-a Patra Cruciade, nu poate fi decât provizorie. Frații Polo sunt la Bizanț. Acolo învârt diverse afaceri până în momentul în care, pe la 1260, li se oferă prilejul să meargă mai departe, să intre în relații directe cu câțiva dintre regii mongoli care își împart moștenirea lui Genghis-Han.

Iată-i în Persia, apoi în Asia Centrală, unde se hotărăsc să însoțească până la Khambaluk o solie trimisă hanului Kubilai de fratele său Hulegu. Kubilai i-a primit bine, a manifestat interes pentru această curiozitate pe care o prezintă în ochii lui cei doi venețieni și i-a trimis înapoi cerându-le să se reîntoarcă cu o sută de doctori-savanți în cele șapte arte liberale, de la gramatică la muzică, trecând prin dialectică și astronomie. Plecați din Khambaluk în 1266, frații Polo se află la Veneția în 1269. Doi ani mai târziu, pleacă din nou spre China. N-au reușit să convingă o sută de savanți să-i însoțească, dar nepotul lor a căpătat permisiunea să li se alăture. E vorba de Marco. Are cincisprezece ani.

Drumul pe care pornește, cel ales de unchii săi, nu este drumul mătăsii, drumul continental al podișurilor înalte. Este calea maritimă care se deschide la Ormuz, acest port unde se întâlnesc drumurile de cabotaj ale Oceanului Indian cu drumurile terestre ale Persiei. Plecați din Acra, unde i-a lăsat un vas

venețian, cei trei Polo ocolesc deci țara turcească prin Asia Mică, ajung la Tabriz, apoi la Caspica, traversează Ispahanul și ating în sfârșit Ormuzul. Se gândesc, evident, să găsească acolo o navă care pleacă spre India. Incertitudinile politice din China îi fac să-și schimbe părerea. Ormuzul este invadat de vești venite din Extremul Orient și se vorbește de războiul pe care-l duce hanul Kubilai contra Chinei de Sud. Fie că acostează la Zayton, fie în oricare alt port din aceeași Chină de Sud, drumul spre Khambaluk ar putea foarte bine să fie închis. Ei hotărăsc să se reîntoarcă spre drumul continental, cel pe care doreau să-l evite.

Mergând spre nord, ocolesc Himalaia, traversează Hinducuş, trec prin Kashgar și Khotan, apoi pornesc drept spre est. Toate acestea presupun opriri, așteptări, incertitudini. Ei petrec un an la Kan Chou, fără să știe dacă vor primi autorizația să-și continue drumul. Peste tot fac popasuri lungi, unde trebuie să negocieze, să convingă, dar unde Marco își întipărește în minte ceea ce îi va servi mai târziu la informarea cititorilor săi occidentali.

În mai 1275, sunt la Khambaluk. Le-au trebuit patru ani ca să ajungă aici. Vor avea nevoie de douăzeci pentru a se hotărî să se întoarcă. Ocazia se ivește în primăvara lui 1291, prin necesitatea de a însoți cu fast o prințesă mongolă, aleasă să se căsătorească cu hanul Persiei. În raport cu drumul de ducere, condițiile s-au schimbat acum în mod radical. Cei trei Polo sunt prezentați pretutindeni, se bucură de toate recomandările, pot să pretindă tot felul de înlesniri. Găsirea unei nave este acum lucru ușor. De la Zayton, ajung pe mare în peninsula indo-chineză, trec printre Malaysia și Sumatra, navighează de-a lungul coastei occidentale a Indiei și debarcă la Ormuz. Este, în sens invers, călătoria pe care n-au putut s-o săvârșească la dus. Este, de asemenea, în sens invers, itinerarul lui Monte Corvino.

Viitorul arhiepiscop de Pekin și cei trei venețieni probabil că s-au încrucișat pe drum, pe undeva prin Oceanul Indian. Franciscanul n-a putut să beneficieze de experiența celor trei Polo, care se aflau încă în China când el a părăsit Marea Neagră. Venețienii n-au știut nimic de Monte Corvino și tovarășii săi. Și unii, și ceilalți au mers pe un drum obișnuit. Este un drum lung, unde escalele în porturi se prelungesc mai mult decât haltele în orașele de popas ale caravanelor. Monte Corvino spune el însuși că a stat unsprezece luni în India. Înmulțind escalele, membrii familiei Polo au nevoie de trei luni ca să meargă din China în Sumatra, petrec cinci luni în Sumatra și alte câteva luni în India. În total, negustorii venețieni au avut nevoie de patru ani ca să ajungă în China și patru ani ca să se întoarcă de acolo.

Franciscanul Odoric de Pordenone, însărcinat de papă în 1318 să asigure o legătură cu arhiepiscopul de Khambaluk, se hotărăște de asemenea să traverseze Persia și să navigheze apoi până în China. Pleacă din Trapezunt și ajunge

de la Marea Neagră la Oceanul Indian, pe drumul de la Tabriz și Sultaniye. Se îmbarcă la Ormuz, ajunge în India la Thana, zărește Ceylonul, se oprește în pelerinaj la presupusul mormânt al Sfântului apostol Toma și face escală în Sumatra. Singura deosebire notabilă față de predecesorii săi care au debarcat la Zayton constă în faptul că el își întrerupe mai curând călătoria pe mare, debarcă la Canton și ajunge în nord pe drumul terestru.

La întoarcere, Pordenone dă dovadă de originalitate. Oare din curiozitate, sau din teamă de rău de mare, sau din vreo altă necesitate? Fapt este că pornește pe lungul drum al mătăsii, urmat de cei trei Polo la venirea lor. Străbate podișurile înalte ale Asiei Centrale, vizitează Tibetul și ajunge în sfârșit la drumul Tabrizului.

CUNOAȘTEREA ORIENTULUI

După cum se vede, esențialul este cunoscut prin 1300. Asia poate fi traversată, China abordată, India ocolită. În ceea ce privește Africa, adică Etiopia, oamenii se mulțumesc încă cu spusele corăbierilor și ale neguțătorilor întâlniți de Polo la Ormuz, apoi, în anii 1310, de doi dominicani francezi, Guillaume Adam și Etienne Raymond, amândoi însărcinați să pregătească o alianță eventuală cu Persia și Etiopia printr-o explorare prealabilă a Africii Orientale. În realitate, dominicanii au ocolit Etiopia. Venind din Persia pe drumul maritim familiar arabilor, ei ajung pe coasta africană în fața Adenului și înaintează spre sud. Oare Etienne Raymond trece dincolo de ecuator, până în regiunea de unde Steaua Polară devine invizibilă, adică la aproximativ 24° latitudine sudică, la nivelul tropicului? Este posibil. Ceea ce se știe sigur, este că, după un sfert de secol de peregrinări africane, cei doi dominicani se întorc în Franța și alcătuiesc, sub pretextul unor sfaturi practice în vederea organizării unei noi cruciade, două descrieri precise și critice despre această lume de-abia întrevăzută.

În ceea ce privește trecerea de la vest la est, Occidentul nu este mai avansat. După cum se va vedea curând și în privința țărmului occidental, se va constata cu uimire, dacă nu cu disperare, că țărmul oriental al Africii se lungește spre sud.

Cel puțin Occidentul creștin știe acum că a ajuns să cunoască și un alt Orient decât cel al Locurilor Sfinte. După timpul lui Piano del Carpin. Ruysbroeck, Polo și Monte Corvino, distanța dintre lume și legendă începe să se precizeze. Chiar dacă teama și lăudăroșenia presară în povestiri un iz de miraculos, alcătuit mai ales din animale cu adevărat existente – crocodilul, cămila – și din populații pline de cruzime, și chiar dacă drumeții nu renunță să istorisească, fără să-și asume răspunderea, numeroase fapte unde vorbele auzite în Orient se întâlnesc în mod curios cu aserțiunile lui Pliniu și Isidor din Sevilla, vremea monștrilor a trecut. Încep să fie puse imagini reale în spatele cuvintelor care aminteau până acum de popoarele ciudate de pe timpanul de la Vézelay.

Călători, marinari, negustori întâlniți pe drumuri și în timpul escalelor oferă noi curiozități. În povestirile călătorilor din secolul al XIV-lea, Occidentul descoperă Himalaia, se minunează de Tibet, tremură în fața sălbaticilor din Borneo, simt izul mirodieniilor din Sumatra. În curând, el va număra insulele coastei africane. Multă vreme redus la drumuri și înșiruri de orașe puse în ordine de *Itinerare*, frustrat de prudențele sincerității – „Am auzit spunându-se“, „N-aș putea spune, fiindcă n-am văzut cu ochii mei“ – și totodată păcălit de flecărelile falșilor martori care jură că e adevărat ceea ce li s-a povestit, Occidentul începe să dea lumilor îndepărtate o adevărată consistență. *Descrierea* triumfă asupra *Itinerarului*.

Se realizează de asemenea un câștig cunoscându-se mai bine dificultățile călătoriei. În ciuda exagerării la care contribuie fiecare, povestirile primilor exploratori ai Asiei sunt un ghid, un îndreptar al călătorului într-o țară îndepărtată, ba chiar într-o țară ostilă. Se știe acum modul cum se prezintă drumurile. Se știe că apa din Lacul Balhaș este ușor sărată, dar că, totuși, se poate bea. Se știe despre caii mongoli că sunt obișnuiți să-și caute iarba sub zăpadă și că două șube întoarse pe dos sunt cea mai bună protecție contra vântului. Se știe cu ce preț sau cu ce daruri se plătește serviciul călăuzei sau interpretului. Se știe la ce să te aștepți în privința mâncării sau a dormitului. Se știe ce înseamnă pentru sănătate să sfidezi căldura și frigul, să consumi carne stricată și să bei apă poluată din orașele de popas ale caravelor.

După asemenea lecturi se nasc speranțe. Există drumul mirodieniilor și al mătăsii, pe care negustorul occidental ar putea s-o pornească el însuși, în loc să aștepte la Trapezunt sau la Alexandria sosirea caravelor și bunăvoința intermediarilor. Este vechiul vis al oricărui negustor: să se aprovizioneze el însuși, la cel mai bun preț și din cea mai aleasă marfă. Mai este și *Evanghelia*, spre care aventura lui Monte Corvino pare să fi atras alte popoare. Încă din anii 1320, papalitatea de la Avignon trimite în China alți predicatori, adevărate misiuni în sensul modern al cuvântului. Mai mulți dintre ei își vor întocmi mărturia despre acest nou pământ creștin care pare a fi China Yuanilor.

O dată cu noile speranțe pe care le dau în Occident reputația și, deja, legenda lui Timur Lenk, călătoriile din Asia revin în actualitate. Drumul pe care a mers în 1404–1405 ambasadorul castilian Ruy Gonzalez de Clavijo nu poate fi decât exclusiv continental. Clavijo nu se duce la Pekin, ci la Samarkand. Ținta sa îl îndepărtează și de ruta septentrională, cea care trece pe la nord de Caspica. Plecat din Trapezunt la 11 aprilie 1404, castilianul traversează Armenia, sosește la Teheran la 6 iulie, trece Amu-Daria pe la 20 august, ajunge la Samarkand la 8 septembrie. Cu excepția unui ocol pe la Buhara, el se va reîntoarce aproape pe același drum. La 17 septembrie 1405, va fi la Trapezunt.

În tot timpul călătoriei, Clavijo ține un jurnal. Dar reiese clar că nu-și face iluzii că jurnalul ar putea constitui un ghid pentru alți călători. În mod

oficial, el scrie pentru regele Castiliei. În realitate, o face și pentru el însuși. Vrea ca „toate acestea să nu cadă în uitare“. Descrie țările și oamenii, obiceiurile și produsele. Consemnează evenimentele care-i marchează misiunea. Ceea ce nu-l împiedică să noteze câteva observații utile, ca aceea a intensității radiației solare pe care trebuie să o suporti în Iran și care o depășește pe cea cu care este obișnuit un spaniol cu pielea brună.

Se spune că cel lovit de insolație are o amețeală mortală, deoarece inima este prima atinsă. Se spune, de asemenea, că soarele arde spatele și că omul care scapă rămâne galben și nu-și mai recapătă culoarea normală.

Un lucru e sigur: Clavijo nu merge pe căi necunoscute. Misiunea sa diplomatică este riscantă. Călătoria, nu este. La începutul secolului al XV-lea, Europa nu mai trebuie să descopere Asia. Dar misteriosul continent continuă să întrețină visurile.

Părintele Ioan

O CREȘTINĂTATE DE DINCOLO

Legenda vine de departe. *Biblia* își dă concursul cu regina din Saba venită la Solomon să-i ofere alianța și mâna sa, cu regii sau magii veniți din Orient să-i ofere Pruncului Iisus aur, tămâie și smirnă. Or, eșecul cruciadelor face să se viseze la o revanșă, pe care ar facilita-o din plin o alianță de ripostă a unei creștinătăți capabile să deschidă un front la est sau la sud de lumea arabo-turcă. Lumea occidentală cunoaște Biserica coptă. Este Biserica din Alexandria, cea care se mândrește că a fost întemeiată de Sfântul evanghelist Marcu și în sânul căreia s-au înmulțit acei Părinți ai pustiei care sunt și părinții monahismului creștin. *Legenda aurită* a arhiepiscopului de Genova Jacopo da Varazzo, numit în Franța Jacques de Voragine, va asigura în secolul al XIII-lea, în mai multe limbi, notorietatea Părinților din pustiu, într-o Europă în permanentă căutare de pilde morale și minunate, dar predicile făcuseră cunoscute de mult țărilor temperate acest pământ de vis și de credință care este, prin excelență, pustiu. Spiritele înclinate spre o relativă austeritate sunt cu atât mai încântate de descrierile ascetismului oriental cu cât acesta este mai îndepărtat de practica lor modelată de Sfântul Benedict și având un echilibru care se opune exceselor. Pentru Europa, Părinții din pustiu sunt, în mult mai mare măsură decât un adevărat exemplu, o viziune exotică a credinței.

Înclinată încă din secolul al V-lea spre monofizitism, doctrina simplificatoare care nu-i recunoaște lui Hristos decât natura sa divină, înlăturând prin aceasta toate ambiguitățile legate de natura sa omenească, Biserica coptă face foarte repede impresia unei biserici eretice în ochii celor care, greci și latini, aderă la condamnările aduse acestei doctrine în 451 de Conciliul de la Calcedon. Deoarece sentințele inspirate de Constantinopol au fost bine primite de populația greacă a orașelor din jurul Mediteranei și în special de orașele egiptene. Aderarea monahismului copt la doctrina condamnată este, în bună parte, expresia unui naționalism antibizantin organizat în jurul patriarhatului din Alexandria. Marcată încă de la origine de o puternică implantare monastică mai mult decât

de ierarhia ecleziastică pe care o încununează o funcție patriarhală fără putere reală, Biserica coptă supraviețuiește Islamului pe care la început l-a primit favorabil – din ostilitate față de Bizanț –, dar ale cărui vexațiuni le suferă foarte curând. Ea reînvie chiar și după persecuțiile califului Hakim (996–1021), dar nu mai este în Egipt decât o biserică lipsită de vlagă.

Nestorienii sunt contrariul monofiziților. Aceștia recuză dubla natură a lui Hristos și reduc persoana la unica natură divină. Discipolii patriarhului Nestorie, care conduce Biserica de la Constantinopol din 428 până în 431. neagă unicitatea persoanei. În Hristos trebuie să se distingă două individualități. Dumnezeu și omul nu coabitează decât în aparență. Ca toate doctrinele care dau misterului Sfintei Treimi o soluție ușor accesibilă muritorilor de rând, cum sunt arianismul și monofizitismul, nestorianismul se bucură imediat de un mare succes în întreaga creștinătate. Condamnat în 431 de Conciliul de la Efes, el înflorește în Siria, apoi în Persia, unde Sasanizii își fac o plăcere din a-l proteja pentru a evita o înțelegere între supușii lor creștini și inamicul bizantin. Sprijinit pe un monahism foarte viu, nestorianismul persan nu întârzie să se răspândească. În secolul al VII-lea și al VIII-lea ajunge în Arabia, în India Malabarului, ba chiar în China. Călugării nestorienii vor juca un rol esențial în percepția pe care o vor avea occidentalii în secolul al XIII-lea asupra unei Chine unde nimeni nu-i consideră străini.

India a intrat astfel foarte curând în legenda expansiunii creștine. Se poate ca pe litoralul indian să fi fost întemeiate, începând încă din secolul al III-lea, episcopate. Faptul că au trecut toate, în secolul al VI-lea, la ereticii nestorienii nu schimbă cu nimic faptul că în India creștinismul a ajuns aproximativ în același timp în care el se stabilea în orașele galo-romane. Dar este, încă de la început, o Biserică îndeajuns de independentă care depinde de *catholicos*, patriarhul de la Bagdad.

Acesta este momentul când intră India în cartea de legende a Occidentului creștin. În anii 500, se traduce în latină o carte intitulată *Patimile Sfântului Bartolomeu*, de origine orientală, care face din apostol primul evanghelizator al unei Indii destul de nedeterminate, al cărei nume acoperă, de la Caucaz și țărmurile Mării Negre până în Africa Orientală și coasta Coromandel, în Golful Bengal, ținuturi foarte diferite – și foarte distincte în spațiu – cum sunt Etiopia. Media sau India propriu-zisă.

Se trece brusc de la un apostol la altul. Către mijlocul secolului al VI-lea, se traduce din greacă o carte, *Patimile Sfântului Toma*, care îi va convinge pe călători, timp de mai multe secole, de istoricitatea mormântului lui Toma Necredinciosul, venerat la Melaiapour (azi un cartier periferic al Madrasului).

Toate scrierile apocrife sunt de acord în această chestiune. Episcopul Grégoire de Tours (Georgius Florentinus) repetă acest lucru anume pentru poporul franc, așa cum a repetat-o călugărul Cosmas Indicopleustes spre lămurirea

egiptenilor: mormântul Apostolului Toma este în India, într-o cetate pe nume Calaminia sau Calaminica. Isidor din Sevilla precizează, la rândul lui, în secolul al VII-lea, că Toma a dus *Evangelhia* la parți, la mezi, la perși, la hircanieni și bactrienii.

Pentru creștinii din Europa Occidentală, francă sau vizigotă, aceasta vrea să spună că există în tot Orientul supus odinioară de Alexandru cel Mare o creștinătate vie, ale cărei origini nu sunt cu nimic mai prejos decât cele ale Bisericilor din Occident, unde fiecare dioceză de tradiție apostolică pretinde că a fost fondată de un apostol.

Istoria apocrifă a apostolului Indiilor contribuie cu mult la fixarea vocabularului confuz pe alocuri. Europeanul din timpurile barbare, ba chiar și cel din prima Renaștere, numește India tot ceea ce el situează, de bine de rău, dincolo de Egipt și de Mesopotamia. Când geografia se va preciza, începând din secolul al XIII-lea, și datorită celor povestite de călători, se va face o distincție, nu lipsită de stângăcie, între India din Asia și India din Africa. Indiile vor deveni mai multe. Cristofor Columb nu va abuza de înțelesul cuvintelor când va spune că se află „în Indii“.

Câțiva occidentali se vor lăuda că au fost în pelerinaj la mormântul Apostolului Toma. Un singur lucru e sigur: se vorbește despre aceasta. Nici un călător aflat pe drumurile de cabotaj din India nu va pierde prilejul de a vizita, plin de cucernicie, trupul celui care a pus degetul pe rana din coasta lui Hristos.

India își găsește astfel locul în universul europenilor. Creștinătatea indiană este cunoscută în secolul al XII-lea de Hugues de Saint-Victor. Ea figurează în secolul al XIII-lea pe planisferele din Ebstorf și Hereford. Romanii văd din când în când un indian venit la mormântul Apostolului Petru: așa-numitul Ioan, care stârnește comentarii în Italia anului 1122 și ale cărui relatări despre minunile săvârșite la mormântul lui Toma Necredinciosul sunt primite de papă cu prudență. În momentul în care Orientul Latin le-a devenit familiar occidentalilor, India nestoriană le pare și ea mai puțin străină.

Din pricina izolării sale, Etiopia constituie un caz aparte. Creștinismul a rămas acolo viu, chiar dacă e atins în secolul al X-lea de un prozelitism iudaic care lasă urme în liturghie, ca și în prescripțiile rituale. Dar Etiopia creștină confundă organizarea sa cu aceea a regatului temporal al cărui suveran se recomandă a avea o ascendență prestigioasă: nu este el oare rodul iubirii dintre regele Solomon și regina din Saba?

Pelerinajele pun întrucâtva în legătură Occidentul cu această creștinătate ciudată. Occidentalii îi întâlnesc pe etiopieni la Ierusalim, unde au un loc de cult permanent. Toți pelerinii îi cunosc pe „călugării negri“. Nu se prea știe de unde vin, decât că sunt de dincolo de ceea ce se numește India, fără să se cunoască exact pe ce continent e situată această Indie.

Câteva informații se strecoară de asemenea prin intermediul Islamului occidental, care animă în mod firesc o intensă mișcare de pelerinaj spre Mecca și curente comerciale nu mai puțin intense în interiorul Africii. Venind pe Niger, juristul marocan ibn-Batuta, care se crede pe Nilul Superior, notează că dincolo de sudanezi, pe care-i consideră în totalitate ostili albilor – se referă la arabi și la berberi –, se află o țară, cea a nubienilor, „care sunt de religie creștină”. Dar vorbele auzite în oazele sahariene nu ajung în Europa decât ca o știre confuză.

Totuși se stabilesc relații, care descoperă, în sfârșit, parte din misterul mitului egiptean. În 1306, o solie de treizeci de abisinieni vine în Europa. Se află astfel ceva sigur în legătură cu această Biserică ce continuă să dăinuiască dincolo de lumea arabă. Acum se știe că e africană. Dar încă nu toată lumea va fi convinsă.

Occidentul știe deci că mai există și alte lumi creștine. Subtilitatea certurilor teologice care au animat în secolul al V-lea școala din Alexandria și curtea de la Constantinopol nu le scapă reprezentanților Bisericii romane, dar primejdia a trecut după ce cucerirea francă a asigurat în Occident, împotriva arianismului, triumful doctrinei definite la Conciliul de la Niceea. Europa a cunoscut crâncenele asalturi ale unor deviații eretice inspirate de Orient, dar dezvoltate pe pământul ei. Lupta împotriva catarilor sau a valdensilor nu pune nici o clipă sub semnul întrebării natura lui Hristos, care a fost în secolul al V-lea principala întrebare a teologilor.

Apariția puterii islamice pe țărmul sudic al Mediteranei a scos în evidență un alt adevăr: dincolo de divergențele dogmatice, există o unitate a lumii creștine. Această descoperire, făcută datorită contactului cu Islamul și consolidată încet-încet de descoperirea intelectuală a lumii arabe prin intermediul Spaniei și Maghrebului, determină Occidentul să vadă potențiali aliați în acești creștini care profesează, dincolo de lumea necredincioșilor, o credință atât de apropiată de cea care e apărută în Țara Sfântă.

Aici intervine legenda Părintelui Ioan. Sursa sa imediată pare să se afle în istoria unui trib de nomazi mongoli – kara-kitai – care hălăduiește în secolele al XI-lea și al XII-lea prin stepele care sunt străbătute, între Marea Aral și Lacul Baikal, de cursurile superioare ale fluviilor Irtâș, Obi și Enisei. Ceea ce se știe despre ei în Occident nu reprezintă mare lucru, dar e esențial: ei hărțuiesc Islamul, îi urmăresc pe turcii seleucizi, îi împiedică pe necredincioși să-și investească întreaga putere în problemele Țării Sfinte. E făcut ușor pasul care-i transformă în aliați ai creștinătății, ba chiar creștini. Li se pun în seamă isprăvi vitejești demne de poemele epice ale Evului Mediu. Ei sunt paladinii Orientului. Regele lor, Părintele Ioan, e coborâtor din Regii Magi.

De ce „Părintele Ioan”? Poate ca această denumire să fie rodul unei îndelungi confuzii între funcția regală și funcția sacerdotală în Egiptul antic.

Se mai poate ca Orientul creștin să fi auzit prost „Zan“, care înseamnă „maiestate“ în limba amharică, vorbită la nord de Lacul Tana, și limba gueză, vechea limbă a regatului Aksum, devenită limbă liturgică a creștinătății monofizite din Etiopia. Oricum, Occidentul îl plasează undeva în Orient pe acest rege-preot, confundat vag cu Regii Magi ai unei tradiții care se adaugă foarte curând *Evangheliei*, care vorbește pur și simplu de „Magi veniți din Orient“, fără să le definească însă funcția.

Legenda este deja solid stabilită în anii 1160, când începe să circule în Occident o *Scrisoare a Părintelui Ioan*, care este, în realitate, o plagiere a legendei lui Alexandru cel Mare, confecționată de la un cap la altul de un canonic din Mainz, de conivență cu arhiepiscopul său, indignat de nepăsarea creștinătății în fața progreselor Islamului. Falsificatorul nu este un scornitor. El se înscrie pe linia celei mai bune tradiții a falselor documente pe care orice abatie le întocmește pentru a afirma drepturi de care ea este moralmente sigură. Părintele Ioan devine tipul eroului oriental, un fel de rege Arthur înconjurat de comorile din Golconda. Palatul său e făcut din porfir, ametist și cristal. Coloanele pe care se sprijină masa sa de aur și pietre prețioase sunt de fildeș. Îi are sub comanda lui pe regii pigmeilor, ai cinocefalilor și cocleșilor. Regina amazoanelor este vasala sa. Șaptezeci și doi de regi îl recunosc drept stăpânul lor. La curtea sa slujesc șapte regi. Este împărăția minunilor, așa cum apare ea pe portalul de la Vézelay, având însă, în plus, grandoarea. La aceasta se adaugă escatologia: el domnește asupra Fântânii tinereții fără bătrânețe, ba chiar asupra Raiului de pe Pământ pe care ceilalți l-au pierdut. Stârnește vise de îmbogățire: nu domnește el oare asupra șerpilor care păzesc țara mirodeniilor?

Tot Occidentul lasă să circule, de bună-credință, *Scrisoarea Părintelui Ioan*, și nimeni nu pune la îndoială identitatea autorului ei. E tradusă, e recopiată. Enciclopediile fac mare caz de ea. Regăsim, în 1339, Fluviul Raiului și pe cei șaptezeci și doi de regi pe planisfera lui Angelino Dulcert, din Mallorca. *Scrisoarea* va circula două secole întregi. Ea este purtătoarea unui vis exotic. Există, într-un ținut îndepărtat, o lume mai bună.

Genghis-Han va putea foarte bine să-i zdrobească și să-i supună pe karaitai în 1203; noul Imperiu mongol, pe care el îl extinde în douăzeci de ani până la țărmurile Mării Caspice, va lua în geografia politică a occidentalilor succesiunea efemerului lor regat. Mirajul oriental rezistă timpului ca și faptelor. Genghis-Han va fi descendentul Părintelui Ioan.

În același timp se fac încercări de a înțelege mai profund Islamul, nu pentru a-l accepta, ci pentru a motiva mai bine ofensiva intelectuală cu care unii vor să însoțească Cruciada. Interesul purtat *Coranului* nu este până acum decât o simplă curiozitate. Aceasta crește totuși când abatele de la Cluny, Pierre Venerabilul, dorește o traducere latină, la care lucrează la Toledo în 1141 un grup de patru cărturari: un francez, un englez, un musulman și un mozarab.

La sfârșitul secolului următor, filosoful Ramón Lull, din Mallorca, care n-a ezitat să învețe araba, preconizează unitatea creștinilor ca un prim mijloc pentru o propovăduire eficientă și o reluare realistă a Cruciadei. Restul s-ar mai putea discuta, iar Lull vede această treabă ca o lungă, dar simplă dispută universitară.

Dacă veți scrie chiar dumneavoastră, îi sugerează el papei, unor regi ai sarazinilor să vă trimită câțiva dintre supușii lor deosebit de reputați pentru înțelepciunea și subtilitatea lor, cred că n-ar refuza s-o facă. Am putea atunci, dacă ar rămâne la noi câțiva ani, să le arătăm Adevărul care ne vine din credința noastră, discutând cu ei fără aroganță și schimbând cu ei păreri ca între prieteni. În acest fel, ei ar admite credința noastră, sau cel puțin vor fi foarte tulburați în legătură cu secta lor, și s-ar apuca să le prezinte compatrioților lor ceea ce presimțim și credem noi despre Dumnezeu și lucrările sale.

MIRAJELE

În pofida câtorva visuri, raporturile continuă să fie cele de forță. Acesta e momentul în care mongolii lui Genghis-Han și ai urmașilor lui – mai ales Kubilai, fastuoasa gazdă a lui Marco Polo – își fac apariția: ei le dau de gândit creștinilor din Occident. Ei reprezintă cu adevărat o amenințare în spatele turcilor. Călătorii aduc mărturie în acest sens: ei manifestă o toleranță religioasă care se traduce mai întâi prin acele controverse teologice în care se complăce Occidentul și apoi prin întemeierea, atât de fragilă, a unei Biserici în China. Părintele Ioan nu este oare Marele Han?

Un secol mai târziu, se visează iarăși în legătură cu noua putere care se stabilește în Asia, cea a lui Timur Lenk. Ca odinioară între hanii mongoli și suveranii europeni, se succed corespondențe și solii între Bizanț, Roma, Londra, Sevilla și Paris, pe de o parte, și Samarkand, pe de alta. Se reînnoadă relații, încă din anul 1395, când împăratul Manuel III Paleolog îi trimite un mesaj lui Timur Lenk printr-un dominican, fără-ndoială un anume Francisc din Tabriz. În același timp, negustorii genovezi și venețieni care frecventează piețele Asiei Centrale vehiculează în cele două sensuri informația politică și economică.

Un episcop armean, un personaj uimitor pe nume Ioan, devenit arhiepiscop de Sultaniye în Iran, îi face o vizită la Samarkand lui Timur Lenk, vine în 1398 la Roma, unde îl întâlnește pe papa Bonifaciu IX, se întoarce la Samarkand, revine la Paris și Londra în 1404, străbate Italia din 1404 până în 1408, este însărcinat în 1409 cu o misiune la Constantinopol de către cardinalii întruniți în Conciliul de la Pisa, se reîntoarce, în sfârșit, la Pisa. Nu mai bătrânețea îl va împiedica să se mai ducă să ocupe scaunul arhiepiscopal de la Pekin

pe care i-l încredințează, fără să-și facă mari iluzii, papa Ioan XIII. Neobositul episcop își va da cu toate acestea duhul abia în 1412, în cursul unei misiuni diplomatice în Ucraina.

Occidentul a răspuns avansurilor făcute de Timur Lenk. Dar ceea ce dorește dușmanul Turcului este un acord comercial. Fiindcă vrea să organizeze prosperitatea imperiului său, Timur Lenk dorește să îmbunătățească circulația oamenilor și mărfurilor și să-și intensifice relațiile economice cu creștinătatea. Merge cu realismul până acolo încât întocmește lista produselor de care are nevoie imperiul său. Occidentul, dimpotrivă, reține mai ales vestea adusă de arhiepiscopul Ioan: victoria obținută de Timur Lenk asupra turcilor în inima Anatoliei, în fața Ankarei – Ancyra grecilor, capitala Galatiei romane – la 28 iulie 1402.

Cuceritorul Asiei Centrale vrea să-și consolideze imperiul dându-i o strălucire economică. Creștinătatea așteaptă mai ales alianța de ripostă împotriva puterii otomane. Fără să se vadă cu adevărat în el Părintele Ioan, se întrevede o nouă versiune, foarte actuală și foarte oportună, împotriva lui Baiazid, și anume vechiul vis de a prinde Islamul într-un clește. Nu oferă oare Timur Lenk posibilitatea unei revanșe, la numai câțiva ani după prăbușirea la Nicopole a ultimei dintre cruciade? N-a asigurat el oare, la Ankara, pentru o jumătate de secol, supraviețuirea Constantinopolului?

Occidentul se încăpățânează. În 1402, regele Castiliei, Henric III, este cel care trimite în misiune doi tineri nobili, Payo Gomez de Sotomayor și Hernan Sanchez Palaçuelos. Ei ajung la momentul oportun pentru a-l felicita pe învingătorul turcilor. Când se întorc, îi însoțește un ambasador al lui Timur Lenk, un anume Mahomed al-Kechi, care este cu atât mai bine primit în Castilia cu cât aduce cu el câțiva creștini capturați cândva de turci și eliberați de „regele tătarilor“.

Rezultatele soliei par totuși modeste, și Henric III reia problema în 1404: o misiune îi este încredințată unui șambelan al regelui, Ruy Gonzales de Clavijo. Se știe că principalul interes al acestei noi expediții va fi povestirea pe care o va face despre călătoria sa un Clavijo a cărui curiozitate este mereu trează. Dar ultima formă a visului unei alianțe asiatice se prăbușește o dată cu moartea lui Timur Lenk, la 18 februarie 1405.

La drept vorbind, aceasta este una dintre constatările cele mai dureroase pe care o fac, începând din secolul al XIII-lea, de-a lungul drumurilor și cabotajelor din Asia, diplomații, negustorii și misionarii: ei nu l-au întâlnit nicăieri pe Părintele Ioan. Oricât de toleranți ar fi, mongolii nu sunt decât mongoli, iar mormântul Sfântului Toma nu face din țărmul indian un imperiu creștin. Cu realismul brutal al negustorului care se înnebunește după calcule și îl covârșește pe cititorul său cu cifre pe cât de precise, pe atât de umflate în general, Marco Polo îl identifică cu mult aplomb pe Părintele Ioan cu un han – datorită

similitudinii de pronunție – căruia o răzmeriță a vasalilor șai mongoli conduși de Genghis-Han i-ar fi ruinat stăpânirea, întinsă cândva asupra Chinei de Nord. Cu toate că este născocită în bună parte, și chiar dacă o amintește – inversând cronologia – pe cea a kara-kitai-lor, povestea relatată de Polo îl reduce pe Părintele Ioan la dimensiuni modeste. El devine un rege barbar. Venețianul nu-i mai lasă pe cititorii săi să viseze la un imperiu creștin. Și Odoric de Pordenone exprimă cât se poate de bine, la începutul secolului al XIV-lea, dezamăgirea occidentalilor când își încheie relatarea cu această punere la punct: „Nu este nici a suta parte din ceea ce se zice“.

În același timp în care Timur Lenk se pretează la jocul diplomatic, spiritele lucide nu pot scăpa prilejul de a sublinia o confuzie care dă peste cap datele căutării Părintelui Ioan: Timur Lenk este musulman. Este un musulman pios, chiar dacă manifestă mai multă toleranță față de religiile practicate în imperiul său decât blândețe față de popoarele învinse. Oricât de slab s-ar auzi în Europa ecoul îndepărtat al cuceririlor și măcelurilor care jalonează istoria lui Timur Lenk, nimeni n-are fantezia să se gândească că el ar putea accepta o complicitate activă cu creștinătatea pentru recucerirea Locurilor Sfinte. La drept vorbind, există temeri pentru Constantinopol, temeri pentru comunitățile creștine de la Dunăre și din Balcani. Bătălia pentru credință se estompează în spatele realismului unei noi bătălii: e vorba de apărarea Europei.

Confruntată cu mărturiile celor care au fost acolo, Europa ar putea ajunge la această concluzie a dispariției mitului. Dar nu este deloc așa. Un lucru e sigur: Părintele Ioan este în India. Dar în care Indie?

Caracterul mitic al insulelor care înconjoară uscatul nu putea decât să ajute la situarea acestui pământ al credinței dincolo de ținuturile necredincioșilor. Chiar dacă acolo nu mai este situat Raiul, regatul Părintelui Ioan este cel stabilit într-una dintre „Indii“, cea din Asia, cea din Africa sau cea din insulele printre care s-ar putea foarte bine să se afle continentul austral pe care îl presupune logica globului și ale cărui contururi genovezul Pietro Vesconte, la începutul secolului al XIV-lea, nu se teme să le deseneze pe o planisferă.

Unii se mai agață încă de mirajul Orientului. Din moment ce nu este în Asia, înseamnă că este dincolo de ea. Misterul creștinătății uitate se amestecă cu acela al antipozilor. Până și la mijlocul secolului al XIV-lea, Jean de Mandeville face din Părintele Ioan stăpânul a șaptezeci și două de regate și a nenumărate insule pe care le situează undeva dincolo de mările Chinei, „pe sub pământ“.

Cu câțiva ani mai înainte, unii au început să-și îndrepte privirea spre o Indie de Miazăzi. Încă de la începutul secolului al XIV-lea, majoritatea călătorilor știu și fac să se știe în Occident că la sud de Egipt există o lume creștină, ceea ce înseamnă că aceasta este dincolo de Islam.

Guillaume Adam a auzit vorbindu-se mult despre ea, în cursul periplului său în Oceanul Indian. Timp de nouă luni, a așteptat în Insula Socotora, care este în aval de Aden, al doilea și ultimul zăvor al Mării Roșii, o ocazie de a trece în Abisinia, dar care nu s-a ivit. El crede că următoarea cruciadă ar putea fi altceva decât un atac frontal al Islamului asupra interminabilului litoral mediteranean. Între țărmul Palestinei și cel al Tunisiei, riscurile de împotmolire au fost prea îndeajuns demonstrate pentru ca cineva să se mai piardă aici. Reîntors din peregrinarea sa, Adam propune în 1317 ca viitorii cruciați să ocolească Islamul prin Asia și să realizeze la sud blocarea Mării Roșii. Astfel, înconjurând barajul pe care-l reprezintă, începând din 1250, puterea mamelucilor, ar putea fi ajutați în mod eficace creștinii izolați din Abisinia. Ar fi de ajuns ca genovezii să construiască la Ormuz câteva galere care ar putea fi adăpostite în Socotora.

În ceea ce-l privește pe Jourdain Cathala de Séverac, el evocă în aceeași epocă „voiajul în Etiopia” ca o acțiune dificilă, dar realizabilă pornind din India. Amestecând și el India din Asia cu cea din Africa, Cathala manevrează nici mai mult nici mai puțin decât ceilalți călători – și în special decât Marco Polo – exagerarea cifrelor care concură la credibilitatea miraculosului: creștinătatea din Etiopia este de trei ori mai întinsă decât cea din Occidentul latin și din Orientul grec luate la un loc. Bravul călugăr nu vede că această triplă întindere nu explică decât destul de neconvingător de ce creștinătatea de dincolo are nevoie de ajutor.

Europa n-a transformat încă visul cruciadei într-un simplu pretext pentru fiscalitate. Pentru cei care conduc Biserica, precum și pentru cei care conduc regatele temporale, căderea Acrei în 1291 a fost problema taților lor. S-a scurs o generație. Acum a venit vremea. Dar lipsa de organizare a Occidentului, pe care au demonstrat-o timp de două secole plecările succesive ale unor expediții insuficient pregătite, continuă să se traducă prin dezordinea inițiativelor. Unii mai încearcă să negocieze cu mamelucii, alții îi lasă să întrevadă pericolul a două fronturi, ceea ce nu-i dispune la concesi.

Acesta este principalul rezultat al misiunii trimise în 1316 de papa Ioan XXII: opt dominicani se duc în Etiopia, cu țelul precis de a întemeia acolo mănăstiri după model occidental, cu alte cuvinte de a crea pe pământ copt un Ordin al călugărilor cerșetori ținând de autoritatea Bisericii romane. În schimb, regele Franței Filip VI e cel care trimite la Cairo în 1330 doi prelați, pe episcopul de Mende, Guillaume Durand cel Tânăr, și pe patriarhul Ierusalimului, Pierre de La Palu, să negocieze cu sultanul mameluc restituirea către creștini a Locurilor Sfinte de la Ierusalim. Durand fusese unul dintre diplomații obișnuiți ai lui Clement V și căzuse oarecum în dizgrație pe vremea lui Ioan XXII. Misiunea sa este, printre altele, un mijloc pentru rege de a se amesteca în treburile Bisericii. Cât îl privește pe La Palu, el este un teolog din Ordinul Sfântului

Dominic care a primit acest titlu – *in partibus infidelium* de la sfârșitul regatului latin – de patriarh al Ierusalimului la care vor râvni multă vreme prelații în așteptarea pălăriei de cardinal. La Palu are deja în cadrul Bisericii reputația de „contestatar“. Vom vedea mai departe că va lua, împotriva austerului papă Benedict XII, o poziție foarte fermă în favoarea unei reale autonomii a ordinului. El va fi autorul unui aviz favorabil menținerii ficțiunii canonice care permite dominicanilor să rămână săraci în colectiv fără să-și interzică personal un mod de viață puțin compatibil cu idealul evanghelic. În 1338, papa va pune chiar să fie arestat. Mai mult decât un fidel al papei, La Palu este un fidel al regelui Filip VI. Tată, unchi sau nepot, un cavaler al familiei sale, pe nume de asemenea Pierre de La Palu, este, în același timp (din 1338 până în 1342), consilier al regelui, seneșal de Toulouse și căpitan general în Languedoc.

Cu alte cuvinte se joacă de-a provocarea sultanului. I se trimit doi călugări care sunt de fapt agenți ai unui rege al Franței care nu încetează să vorbească de cruciadă, iar unul dintre ei poartă un titlu care e suficient pentru a răni mândria musulmanilor. Mai rău, prin ceea ce i se propune rezultă că e luat drept un naiv. Durand și La Palu îi sugerează pur și simplu sultanului să garanteze liberul acces la Ierusalim cedând francezilor un port care ar putea fi Cesareea sau Ascalon. Deși plenipotențiarul se oferă să plătească tribut pentru acest port și să respecte moscheile din Țara Sfântă, Mamelucul vede imediat primejdia: „francii“ nu se vor mărgini la atât. Dacă pun din nou piciorul în Țara Sfântă, vor încerca să recucerească vechiul regat latin. Atacați cu violență, cei doi prelați de-abia scapă dintr-o asemenea situație critică.

Filip VI nu se dă bătut. În 1338, el trimite la Cairo o solie alcătuită din treizeci de dominicani, care să reia tratativele. Mamelucul le poruncește să-și dezbrace imediat veșmintele religioase și, cum ei refuză, îi izgonește din Egipt.

Lucrurile sunt cel puțin clare pentru Occident. Bariera egipteană rămâne de netrecut. Cu toate acestea, occidentalii nu încetează să se gândească la Părintele Ioan și știu întrucâtva unde să-l situeze. În a sa *Carte a pelerinajului* (1335), călătorul Jacopo da Verona evocă un Părinte Ioan stăpân al Nubiei și Etiopiei. Angelino Dulcert figurează în planisfera sa, în 1339, regatul Părintelui Ioan în incertele întinderi ale Africii Orientale, la sud de Egipt. Două mistere se întâlnesc aici, cel al creștinătății îndepărtate și cel al izvoarelor Nilului, pe care cartografii din secolul al XV-lea îl mai confundă încă cu Nigerul.

Literatura de ficțiune a Evului Mediu contribuie și ea la confuzie. Unul dintre ultimele poeme epice ale Evului Mediu, cel al lui Ogier Danezul, pus în versuri pe la începutul secolului al XIII-lea de Raimbert de Paris, prelucrat la sfârșitul secolului de Adenet le Roi, adaptat în latină în secolul al XIV-lea și completat în secolul al XV-lea într-o versiune daneză combinată cu *Cartea* lui Jean de Mandeville, îi atribuie eroului său cucerirea și convertirea Indiei. Ogier ar fi lăsat să-i cârmuiască cucerirea un războinic frison renumit pentru

evlavie sa, Ioan zis *Presbiter* sau Părintele. Fiu al unui rege al Frieslandei, trecând mai mult sau mai puțin drept preot, acest Ioan nu putea decât să se confunde cu Părintele Ioan.

Danezii s-au interesat de acești compatrioți aflați dincolo de lumea necredincioșilor. În mijlocul secolului al XV-lea, cu concursul Portugaliei, au fost organizate două expediții menite să reînnoade legăturile cu regatul mitic. Cristof III de Bavaria, rege al Danemarcei (1439), al Suediei (1440) și al Norvegiei (1442), nu se simțea îndeajuns de sigur de unitatea scandinavă stabilită în 1397 la Kalmar, serios amenințată de revoltele suedeze și, de bine, de rău, restaurată prin întreita sa alegere. S-a gândit să-și aurească blazonul „arhiregal” printr-o operațiune de prestigiu. L-a trimis pe unul dintre credincioșii săi, un anume Vallarte, la regele Portugaliei, Alfons V, cerându-i să-i acorde ajutorul necesar pentru o misiune însărcinată să regăsească India Părintelui Ioan. Ca și pe unchiul său, Henric Navigatorul, pe Alfons V Africanul îl interesau mai ales drumurile atlantice. Vallarte s-a imbarcat așadar în 1445 pentru „trecere”. Fie în India din Africa, fie în India din Asia, el se gândea să ajungă la Părintele Ioan pe calea maritimă. S-a pomenit luat prizonier în Guineea.

Danemarca n-a renunțat. În 1458, un anume Laaland încerca din nou să-l convingă pe regele Portugaliei să se asocieze la acțiunile sale. Șaizeci de ani mai târziu, când drumul Atlanticului se deschisese și se știa la ce te puteai aștepta în ceea ce privește noul continent, flota lui Norby încerca să găsească prin Groelandă și Oceanul Arctic, în numele regelui Cristian II al Danemarcei, pământurile îndepărtate ale unei creștinătăți guvernate de urmașii lui Ogier și ai unui Părinte Ioan danez.

Datele politice se schimbă. Amenințării turcești asupra Europei Orientale îi corespunde o acalmie relativă a ostilităților religioase cu Maghrebul. Genovezii și catalanii sunt acolo obișnuiți ai porturilor și piețelor. Și acesta e momentul când, pentru prima oară, se manifestă în sânul creștinătății o gândire mai deschisă decât cea a cruciaților și a convertitorilor. Neoplatonicianul Nicolaus Cusanus propune în 1461 să li se recunoască musulmanilor partea lor în ceea ce privește Revelația. Ca și profeții, Mahomed este un martor al lui Dumnezeu. Prăpastia care desparte religiile nu este atât de adâncă pe cât pare la prima vedere. La sfârșitul veacurilor, toți credincioșii se vor reuni întru slava lui Dumnezeu.

Pentru cel ce interpretează *Coranul* într-un mod binevoitor, e limpede că Mahomed n-a vrut să reveleze misterele lui Dumnezeu decât unor oameni înțelepți. El singur spune că n-a vrut să ascundă nimic din aceste mistere, dar că, pe de altă parte, *Coranul* nu este o carte ușoară decât pentru înțelepți, în timp ce pentru ceilalți e grea. Nu trebuia, într-adevăr, ca arabii, care sunt inculte și, potrivit *Coranului*, mai răi decât toți necredincioșii, să fie foarte clar inițiați încă de la început în asemenea mistere.

Totuși, dacă Mahomed le-ar fi propovăduit pur și simplu *Evanghelia* în loc să le dea propria sa lege, ei ar fi cunoscut Legea lui Hristos pe care au refuzat-o vreme de aproape șase sute de ani.

Mahomed le-a explicat deci în predica sa că ei erau ismailiți și din neamul lui Abraham. Le-a mai spus că evreii și creștinii îl venerau și ei pe acest om ca profet.

Nu este vorba de a se renunța la convertire, ci de a o prezenta ca altceva decât ca un act de dispreț și un refuz de a-l înțelege pe celălalt.

BISERICA CHINEI

Istoria creștinătății chineze alimentează, timp de un secol, iluzia unei apropieri cu străfundurile Asiei, de dincolo de Islam. Desigur, creștinismul a pătruns de mult în China, și Biserica siriană de pe coasta Malabarului, în India, se mândrește, în secolul al XIII-lea, atât cu întemeierea sa – perfect legendară – de către Sfântul Apostol Toma, cât și cu evanghelizarea Chinei de către același Sfânt Toma, cu alte cuvinte de către Biserica Indiei. Ceea ce e sigur este că creștinismul nestorian se stabilește sporadic în China, în același timp ca iudaismul și islamismul, între secolele al VII-lea și al VIII-lea. Dar nestorienii sunt eretici, și toate acestea nu spun nimic care să conteze pentru Occident. Totuși, numai atunci când știe că Imperiul mongol al Yuanilor își deschide de bunăvoie porțile monoteismelor străine, papa, la sfârșitul secolului al XIII-lea, se hotărăște să nu se mai limiteze la misiuni de recunoaștere.

Monte Corvino este însărcinat să stabilească relații, nu să predice mulțimilor. El descoperă însă în Asia posibilități pe care nu le bănuia. În India, a botezat o sută de catehumeni. În China, a botezat șase mii, fără a-i mai număra pe copiii cumpărați pentru a-i boteza, lucru pe care ajunge să-l facă cu măiestrie. Combate erezia nestorienilor. Participă la dezbateri teologice care-l încântă pe han. E lăsat liber să predea, să predice, să officieze. Apelul la întăriri pe care i-l adresează lui Clement V nu este un apel la ajutor. Este constatarea unui succes căruia Monte Corvino nu-i poate face față singur.

Cel puțin în aceeași măsură ca opera de convertire a păgânilor, cea a nestorienilor atinge papalitatea într-un punct sensibil. În acest al XIII-lea secol, în care Biserica se erijează în putere europeană, ea visează, firește, la aceste lumi creștinate care îi scapă. La Conciliul de la Lyon, în 1274, s-a întrevăzut buna înțelegere cu grecii ortodocși. După ruptura din 1289, nimeni n-a uitat cei cincisprezece ani de speranță. Între timp, franciscanul Ghirardo da Prato, care fusese deja în 1264 ambasadorul lui Urban IV la Constantinopol, a plecat din nou în 1278 într-o dublă misiune în Persia și în China; el nu va îndeplini

decât prima parte, înnodând relații cordiale, dar fără consecințe reale, la curtea ilkanului Persiei, Abagha. În generația următoare, Clement V vede în succesul lui Monte Corvino începutul unei uniuni eclesiastice cu China, care ar ocoli Bizanțul – așa cum prinții temporali cred că văd posibilitatea unei alianțe de ripostă împotriva Islamului – și ar favoriza triumful catolicismului.

Clement V recurge deci la măsuri importante. Trimite spre Khambaluk șapte franciscani italieni, toți unși episcopi înainte de plecare, în așa fel încât cei care vor ajunge în China să-i poată conferi lui Giovanni da Monte Corvino titlul de episcop. Să notăm aici realismul papei, care realizează cât de important este să nu se dea impresia unei dezavuări a celui care a știut să li se impună mongolilor printr-o cunoaștere temeinică a Asiei, a limbilor și a obiceiurilor sale; mai degrabă decât să trimită un episcop pentru China, trimite episcopi capabili să-l facă episcop pe cel care este deja acolo.

Trei dintre trimiși mor în India, așa cum a murit tovarășul lui Monte Corvino, dominicanul Nicola da Pistoia. Altul se întoarce în Occident și-l anunță pe papă, care trimite imediat trei noi episcopi. Trei reușesc să ajungă. În 1311, ei îl consacră pe Giovanni. E clar ce importanță prezintă situația în ochii papei: zece franciscani hirotonisiți și trimiși în China numai în scopul de a da celui care e pe cale să reușească mijloacele necesare întemeierii unei adevărate Biserici, împluternicită să săvârșească toate Sfintele Taine, și perpetuării ei. Una este să știi să traduci *Evanghelia* în tătară, alta să te afli în fruntea unei Biserici pe linia succesiunii apostolice.

După Monte Corvino vor veni alții. Și, mai întâi, cei trei franciscani care l-au consacrat în 1311. Unul, Ghirardo Albuini, primește de la arhiepiscopul pe care l-a consfințit un episcopat creat la Zayton, marele port din sud, prin generozitatea unei armene bogate care finanțează, de una singură, construirea unei catedrale.

La moartea lui Ghirardo Albuini, în 1313, cel de-al doilea franciscan, Peregrino da Castello, este cel care îi succede ca episcop, după ce al treilea, Andrea da Perugia, a refuzat să conducă un episcopat pentru care primise de altfel hirotonisirea. Va trebui totuși să se execute când, la moartea lui Peregrino, în 1322, Monte Corvino va insista s-o facă. Se mai află încă în funcție în 1326, data unei scrisori prin care îi aduce la cunoștință papei unde s-a ajuns cu creștinarea: în treizeci de ani s-au convertit cam zece mii de tătari păgâni și cincisprezece până la treizeci de mii de alani din Caucaz, până atunci de rit grecesc. Cu câțiva ani mai înainte, Peregrino da Castello dădea într-o altă scrisoare măsura toleranței care însoțea propovăduirea *Evangheliei*:

Putem să predicăm nestânjenit printre necredincioși. Am predicat adeseori în moscheea sarazinilor, în așa fel încât ei să se poată converti.

Cei trei care l-au consacrat în 1311 pe Corvino vor fi deci și ei, la rândul lor, toți trei, episcopi de Zayton. Dar Andrea da Perugia îmbătrânește, și i-o spune fără ocol papei:

Aș mai putea lucra câțiva ani pentru a aduna suflete. Totuși părul mi-a albit de tot din pricina bătrâneții și a oboselilor apostolatului.

E vremea să se gândească la schimbarea gărzii. Drumul spre Khambaluk vede succedându-se trimișii papei, aproape toți aleși din Ordinul franciscan. Unii sunt destinați să rămână în China, alții să asigure legătura între tânăra Biserică și Scaunul apostolic. Este cazul franciscanului Odoric de Pordenone, un călugăr originar din Friuli, dar provenit dintr-o familie din Boemia. El cunoaște deja limba tătară, când, în anii 1310, Clement V îl însărcinează cu o misiune în Imperiul Hoardei de Aur, cu alte cuvinte în regiunile occidentale ale lumii mongole. El însoțește atunci un alt franciscan, Conrad de Pigau, numit de papă vicar apostolic în Hoarda de Aur. Într-o nouă misiune, în 1318, îl vedem însoțit de doi franciscani venețieni și de un irlandez. De data aceasta este vorba de o legătură cu arhiepiscopul Monte Corvino. Pordenone și tovarășii săi petrec trei ani la Khambaluk în anturajul arhiepiscopului, îl întâlnesc pe han, se familiarizează cu problemele pe care le ridică în fiecare zi creștinătatea chineză. La plecare, sunt însărcinați de Monte Corvino cu o misiune foarte precisă: să-i trimită noi preoți. Este, în mod evident, o dificultate care poate constitui o problemă de generație: Biserica Chinei nu oferă încă propriii săi preoți.

Nu se știe data exactă a morții primului arhiepiscop de Khambaluk: între 1328 și 1333. Fapt este că în 1334 Ioan XXII numește un succesor și că acesta vine din Europa: e tot un franciscan, un parizian, teolog renumit. Se numește fratele Nicolas. Părăsește orașul Avignon împovărat cu o sută de fiorini. Nu știe nimeni dacă a ajuns în China. Clement V fusese mai prudent când trimisese zece călugări ca să ajungă unul.

China era fără arhiepiscop. Protestul unei comunități chineze ajunge la Avignon, adus de un mongol botezat și de doi negustori genovezi. Lucru uimitor, ei erau și purtătorii unei scrisori a hanului, care se arăta neliniștit că nu i se trimitea un nou arhiepiscop. Celor trei călători le-au trebuit doi ani ca să ajungă în Occident. Era în anul 1338. Benedict XII vede primejdia unei atât de lungi vacanțe a scaunului arhiepiscopal: ca odinioară Clement V, el trimite mai mulți episcopi, în această împrejurare patru franciscani. Unul dintre ei, Giovanni Marignoli, avea să călăuzească Biserica din China din 1342 până în 1346.

Doi ani pentru a-l anunța pe papă, patru ani pentru a ajunge la Khambaluk, și aceasta pentru un pontificat de patru ani. Marignoli nu avea intenția să moară în China. A pornit pe drumul de întoarcere în 1346. Se vede slăbiciunea pe care o provoacă în viața Bisericii chineze încetineala comunicațiilor. Singura

soluție ar fi fost o descentralizare a autorității, care le-ar fi dat chinezilor posibilitatea să-și aleagă episcopul. O asemenea politică, contrară rezervei sistematice privind conferirea beneficiilor ecleziastice care caracterizează papalitatea de la Avignon, trebuie să fi părut de neconceput Curiei. Arhiepiscopul Marignoli și-a sfârșit liniștit zilele la curtea din Avignon. Istoricul are de câștigat citind povestirea foarte vie pe care a compus-o atunci despre ceea ce el a considerat ca o misiune temporară. Între timp, în China nu mai exista arhiepiscop.

În ciuda atâtor dificultăți și a atâtor fragilități, nașterea unei Biserici catolice în China e dătătoare de mari speranțe pentru o creștinătate care se răspândește sub conducerea tolerantă a hanului. Dar Biserica, pe cale de a descoperi lumea, se află confruntată cu religii a căror profunzime, din lipsa unei reale abordări teologice, misionarii o apreciază greșit. Din budism, observatorii – de la Piano del Carpini la Marignoli – n-au notat decât practicile, ritualurile, ciudățeniile. Ruysbroeck îi observă pe bonzii cu craniul ras și vede cădelnițele în care se ard parfumuri și ofrandele din fața unui Buddha căruia îi admiră îndeosebi statura, dar nu caută să înțeleagă mai mult. Monte Corvino se preocupă la un moment dat de vacile sfinte ale Indiei. Pordenone și Marignoli privesc cu curiozitate arderea morților. În plus, ei notează credința în metempsihoză, deci în viața veșnică. Și unii, și ceilalți subestimează deosebirile. Toate religiile apar ca înrudite, diferite doar prin amănunte de creștinism. Este evident, în ceea ce-i privește pe mongoli, că toți călătorii creștini, sensibili la monoteismul lor, își fac cele mai mari iluzii: oare mongolii nu sunt foarte aproape de credința cea adevărată?

Toleranța tuturor și curiozitatea hanului nu sunt în mai mică măsură generatoare de iluzii. Formați la jocul dialecticii, franciscani și dominicanii se pretează la cel al confruntărilor care îi plac în mod deosebit hanului. Așa se face că Ruysbroeck va fi unul dintre protagoniștii unei controverse teologice susținute la curtea din Karakorum. Creștinii occidentali și orientali – nestorienii, deja foarte prezenți în China – au dispute aici în privința dogmei lor cu musulmanii, cu politeiștii, cu budiștii. Fiecare vorbește mult, și în special Ruysbroeck, a cărui insistență sfârșește prin a agasa pe toată lumea. Din fericire, totul se încheie cu imnuri religioase care sunt cântate mai mult sau mai puțin împreună, iar chestiunea se sfârșește cu un ospăț oferit de han.

Încă de pe timpul lui Monte Corvino, acțiunea călugărilor veniți din Occident dă totuși roade. Fericit pentru veștile primite, Clement V îi trimite misionarului său întăririle pe care acesta le-a cerut: pe cei șapte franciscani. Aceasta e de-ajuns pentru ca Monte Corvino, consacrat arhiepiscop, să aibă acum în mod oficial în grija lui ceea ce papa numește „imperiul tătarilor“.

Nu fără naivitate, arhiepiscopul botează câteva zeci de catehumeni, îi învață latina, traduce pentru ei în limba chineză *Psalmii* și *Evanghelia*. Să fi lăsat, la moartea lui, treizeci de mii de creștini cu care îl vor credita succesorii

lui? Numărul este în mod cert exagerat. Ceea ce poate nu este exagerat – și toate țările de misionariat au confirmat, o vreme, acest fenomen – e calitatea credinței pe care o profesează acești neofiți. „De zece ori mai buni creștini decât ai noștri“, va spune prin 1330 Cathala de Séverac.

Aflând asemenea vești, Occidentul creștin trăiește plin de speranță. După Europa Centrală și Rusia, China se deschide *Evangheliei*. Pentru oamenii Domnului, aceasta valorează mai mult decât o cruciadă.

Totul se prăbușește în 1368. Naționalismul chinez precumpănește asupra ecumenismului. Dinastia mongolă a Yuanilor este răsturnată. Îi urmează chinezi puri, dinastia Ming. Prima lor preocupare este să închidă China influențelor exterioare.

Acesta e momentul în care, în 1369, Urban V își amintește de scaunul arhiepiscopal de la Khambaluk. Urban V e un om sfânt, dar e clar că nu înțelege nimic din exigențele evanghelizării în țările îndepărtate: el îl desemnează pe călugărul franciscan Cosma, un fost episcop de Trapezunt, atunci arhiepiscop de Sarai, cu alte cuvinte Astrahan, la vărsarea Volgăi. Peste câteva luni, Cosma este din nou la Sarai. S-o spunem limpede, e neîndoios că el nu și-a părăsit reședința. La 11 martie 1370, papa desemnează un nou arhiepiscop de Khambaluk, un teolog parizian care se numește Guillaume du Pré.

S-a procedat bine: Du Pré a plecat cu cincizeci de franciscani. Nimeni n-a avut vreodată vești despre ei. Era prea târziu. De acum încolo, pe un scaun iluzoriu, se succed fantoșe. Doi sau trei necunoscuți au primit bule prin care erau numiți arhiepiscopi de Khambaluk. Când, în 1426, Martin V s-a gândit să mai numească unul, el n-a făcut decât să înlocuiască un prelat „al cărui nume este ignorat, după care scaunul a rămas neocupat mai mulți ani“. El l-a ales pe fratele Jacopo Camporea, un dominican de la mănăstirea din Caffa, în Crimeea. Jacopo n-a părăsit Caffa. A devenit episcop acolo în 1441.

Amintirea unei creștinătăți pierdute dincolo de pământuri și mări nu va face decât să se suprapună cu aceea a miticului Părinte Ioan.

VIII

Aurul

METALE PENTRU O MONEDĂ

De când, pe vremea celților, a cunoscut economia monetară care introduce simultan un etalon și un mijloc de plată mai subtil decât trocul linear al unui bun contra altui bun, Europa se lovește de inegala repartitie în lume a două metale reținute pentru relativa lor stabilitate materială, ca și pentru raritatea lor: aurul și argintul. Bogată în argint, Europa e săracă în aur. Cel care circulă este, în principal, importat: de aici rezultă o raritate pe care o exprimă raportul valorilor acestor două metale prețioase. Vom găsi, într-adevăr, în Occidentul creștin un raport de unu la doisprezece care pune în funcțiune un număr sacru, cel al apostolilor. De fapt, era deja cel al lunilor anului, iar matematicienii îi recunosc de multă vreme perfecțiunea unui număr divizibil cu doi, cu trei, cu patru și cu șase. Însă raportul doisprezece este, mai ales în Evul Mediu, cel pe care îl constată, bătând piețele, comercianții care fac schimburi și care îi sfătuiesc pe guvernânții Florenței sau Veneției, ca și cei care îl povățuiesc pe Ludovic cel Sfânt cu ocazia restabilirii în Franța a bimetalismului. Și este cel pe care îl preconizează, după Aristotel, un Toma d'Aquino grijuliu să dea bazelor ordinii lucrurilor un echilibru matematic bogat în simboluri. Într-un cuvânt, douăsprezece mărci sau douăsprezece livre de argint valorează o marcă sau o livră de aur.

După cum se va vedea în variațiile conjuncturii monetare, doisprezece nu va mai fi o valoare sigură și simbolică. Va fi mai degrabă o medie pe termen lung. Pentru Franța, raportul va ajunge la șaisprezece cu ocazia crizei de consolidare din 1309, se va ridica la optsprezece o dată cu crearea, în 1337, a impozitului pentru Coroană care manifestă nevoia de bani a unui regat ce se îndreaptă spre un război și se pregătește de o creștere bugetară, va scădea la șase cu ocazia crizei de la mijlocul secolului al XIV-lea. Stabilitatea monetară care urmează primei consolidări a francului în 1360 nu restabilește decât temporar un raport de doisprezece. Vom regăsi raportul la șase și chiar la patru în timpul crizei din anii 1419–1422. Pentru Anglia, raportul oscilează în jurul

lui nouă în secolul al XII-lea și până în 1267, dată la care el trece brutal la unsprezece în primele zvâcniri ale unui bimetalism abia schițat. Anglia ajunge la raportul doisprezece la sfârșitul secolului al XIII-lea și nu se mai îndepărtează de el. La Veneția raportul oscilează, din 1250 până în 1290, în jurul a unsprezece sau doisprezece. El depășește treisprezece cu puțin înainte de 1300, paisprezece în 1308, cincisprezece în 1342. Aceeași evoluție în țările imperiului, dar cu întârziere și cu un raport constant inferior, datorat deținerii de resurse naturale în argint superioare față de cele ale Franței sau Angliei. La începutul secolului al XIV-lea, în Germania, ca și în Ungaria, raportul de la aur la argint trece rapid de la nouă sau zece la treisprezece sau paisprezece. Piețele germane dau raporturi de nouăsprezece până la douăzeci și cinci în timpul crizelor politice din anii 1330, dar aceste excese rămân excepționale. Normal, Germania se menține la zece sau doisprezece.

Dezvoltarea mijloacelor de plată scriptice și fiduciare, ale contractului ca și ale poliței, tulbură piața europeană. De acum înainte nu se mai concepe ca o piață sau o țară să țină în mod durabil un raport sensibil diferit de cel al vecinilor săi. Cel care s-ar aventura la aceasta și-ar pierde moneda și în același timp piața. Sfârșitul Evului Mediu cunoaște raporturi cuprinse între zece și doisprezece, iar guvernele se întrec în spionaj și subtilitate făcând să varieze raportul cu o zecime sau două, pentru a încerca să declanșeze mișcări de numerar care să-i prejudicieze pe inamicii lor sau pur și simplu pe vecinii lor.

ARGINTUL

Argintul pare să se găsească pretutindeni în Occident. Fenicienii au fost printre primii care și-au dat seama. Antichitatea greacă și romană asistă deja la exploatarea sistematică a minelor din Spania Meridională și din Galicia. Dacă i-am da crezare lui Polibiul, în secolul al II-lea î.Hr., la exploatarea minereului, în zăcămintele de la Cartagena lucrează patruzeci de mii de muncitori. Desigur, efectivul menționat la acest nivel este serios pus sub semnul întrebării. Ceea ce e neîndoios este impresia formidabilă pe care o produce asupra geografului grec, ca și, mai târziu, asupra lui Strabo, această întreprindere uriașă care cuprinde operațiunile succesive ale colectării, cernerii, fuziunii și afinajului. Între Guadagna și țărmul mediteranean, șase sau șapte mari centre de extracție se iau la întrecere pentru a aproviziona piețele exportatoare care sunt Cartagena, Gades și Malaga.

Să notăm, în fine, ca ocupând o poziție centrală în Mediterana, minele din Laurion, în apropiere de Capul Sunion. Fenicienii deja trag profit din ele. Ele contribuie în epoca clasică la bogăția Atenei. Romanii nu vor beneficia decât de o amintire: zăcămintul devenise mediocru.

Argintul din Atlasul Mijlociu la vest, cel din Asia Mică la est, se adaugă acestor resurse proprii Europei. Romanii se duc să-l caute pe coasta atlantică la Lixos (în apropiere de actualul oraș Larache, pe coasta atlantică a Marocului), în masivul Taurus la Heraclea Cybistra (astăzi Ereğli, în sudul Turciei). Dar cucerirea arabă secătuiește un aport african care n-a avut niciodată o importanță reală, iar zăcământul din Taurus secătuiește de la sine, ca odinioară cel din Laurion.

La nord de Pirinei, principalul zăcământ cunoscut al Antichității este cel din Bas-Poitou. Centrul lui este Melle, care produce o bună parte din argintul necesar fabricării banilor galici. Tot argintul poitevin este cel care permite emisiunile merovingiene. Câteva zăcăminte secundare, în Lyonnais și în Velay, ca și în Bretagne, echilibrează piața mai mult sau mai puțin bine. În Anglia și mai ales în Scoția, filoane încă slab exploatate sunt totuși suficiente pentru baterea monedelor de către rege ca și pentru fabricarea banilor de către domeniile eclesiastice.

Minele de argint din Europa Centrală preiau la momentul oportun ștabela unei producții europene moștenite din Antichitate și ale cărei resurse sărăcesc din ce în ce. Antichitatea le-a ignorat, iar Tacit pare a da dovadă de o mare înțelepciune când, notând că în Germania nu e nici aur, nici argint, refuză să afirme că acolo nu se vor găsi nicicând. Nu s-a căutat, observă el. Nouă secole mai târziu, se fac prospectări. În 968 sunt reperate filoanele de plumb argintifer din Harz și mai ales cele din Rammelsberg, care se iau la întrecere în secolul al XI-lea cu bogăția Saxoniei. Și mai bogat încă este zăcământul descoperit în 1136 în apropiere de Freiberg. Încă din secolul al XI-lea, sunt exploatate de bine, de rău – cu o cantitate enormă de steril, care nu va fi redusă decât în secolul al XV-lea – bogatele filoane de cupru argintifer din nordul Ungariei (astăzi în Slovacia), între Nitra și Košice. Minerii și metalurgiștii germani dobândesc acolo o experiență și o reputație care vor face din ei, până în pragul timpurilor moderne, experții Europei. Îi găsim în secolul al XII-lea în Ungaria. Vor fi, în secolul al XV-lea, în Franța.

În același timp, filoanele argintifiere din Carintia și Stiria conferă, mai înainte să se deschidă circulației regulate marile trecători centrale, un interes aparte vailor Alpilor austrieci. La sfârșitul Evului Mediu, ele vor constitui atât averea Habsburgilor, cât și a lui Jacob Fugger.

Exploatarea beneficiază pe atunci de progresele metalurgiei și ale relativei mecanizări permise de utilizarea forței naturale a râurilor printr-o înmulțire a morilor: randamentul se dublează în două secole. Totuși, rămâne destul de slab din pricina unei enorme pierderi de energie: la sfârșitul secolului al XII-lea, nu se scoate mai mult de o livră de argint fin dintr-o mie de livre de minereu tratat, și o tonă de argint costă combustia a cinci sute de steri de lemn. Zăcământul care nu se găsește într-o regiune bogată în păduri și în ape este menit unei relative sterilități.

Europa medievală se va baza deci pe rezervele sale, rezerve a căror amploare permite o selecție a zăcămintelor exploatabile. În decursul secolelor, pe măsură ce circulația comercială se îmbunătățește, vedem închizându-se exploatarea celei mai puțin rentabile. Toate acestea par a indica o piață monetară sănătoasă.

Argintul Occidentului procură lumii greco-romane și succesorilor ei din Evul Mediu esențialul mijloacelor lor de plată. O asemenea situație va dura până prin secolul al XIII-lea. Pe de o parte, valoarea intrinsecă a argintului – valoare rezultând din raritatea sa sau din abundența sa într-un loc sau altul – este cea care corespunde cel mai bine valorii cu amănuntul a bunurilor de consum și celei a serviciilor. Bineînțeles, argintul n-ar fi de-ajuns dacă ar fi vorba să se cumpere mari domenii sau exploatarea industriale, dar marile domenii nu se cumpără mai mult decât minele sau o importantă cantitate de arme. Banul de argint este în schimb moneda cea mai bine adaptată la achiziționarea unei bucăți de postav sau a unui sac cu grâu că și la remunerarea unui fierar, a unui medic sau a unei slujnice. Pe de altă parte, pentru masa schimburilor sale interne, Occidentul se mulțumește cu metalul pe care îl găsește între Elba și Atlantic.

E mare tentația de a folosi acest metal prețios pentru schimburile la distanță mare, cu alte cuvinte pentru a procura societăților occidentale articolele de lux din Orient la care râvnesc ele. Mirodeniile, mătasea, orfevrăria, fildeşurile, toate acestea se cumpără pe undeva între porturile Mării Negre și cele din Egipt sau din Siria. Iar Orientului îi lipsește argintul.

Vechile civilizații din Orientul Apropiat și Mijlociu și-au solicitat prea mult resursele naturale. Prea multe paruri și arme prețioase au fost înghițite, cu tot ce era argint în ele, în mormintele celor din păturile înalte și mijlocii ale societății. Iar îndelungata circulație a banilor din argint fin – din argint maleabil – a constituit o bună parte din pierdere și din uzura materială. În ciuda unei puternice reluări a activității exploatarea miniere în Imperiul persan al Sasanizilor, în epoca în care în Occident domneau Merovingienii, vizigoții și lombarzii, Orientului nu-i ajunge metalul său pentru a răspunde nevoii monetare a unui monometalism care înlătură aurul, aproape în exclusivitate destinat tuturor formelor de paruri și ornamentației. Bijuteriile și vasele prețioase sunt din aur. Moneda este din argint. Dar argintul devine tot mai rar.

Avântul însuși al economiei sasanide oferă roadele pe care le va da în Occidentul medieval marea redresare din secolul al XII-lea și al XIII-lea: în fața creșterii schimburilor, insuficiența masei monetare se traduce printr-o tendință inflaționistă. Raportul dintre aur și argint era de paisprezece în lumea musulmană prin anul 800. El cade la zece prin 1200, ceea ce înseamnă că există mai puțin argint pentru o aceeași greutate de aur. Argintul devine un metal

scump. Se pune din ce în ce mai puțin metal fin în moneda-etalon. Drahma partă din secolul al III-lea nu este decât un reflex palid al drahmei de argint pur care era utilizată în epoca elenistică. Dirhamul sasanid nu se poate salva o vreme decât cu prețul unui import masiv de metal folosibil la fabricarea banilor. Trei secole mai târziu, fabricarea banilor din argint e în primejdie în tot Orientul. În secolul al XI-lea, nu se mai bat monede din argint în Asia Mică, în Iran, la Bagdad.

Dându-i aurului un rol fundamental în economia de schimburi comerciale, cucerirea arabă n-a făcut decât să modifice condițiile și rata speculației occidentale. În aceeași epocă, India și China – unde raportul depășește arareori cinci – atrag la rândul lor argintul din Orientul Mijlociu arab și, prin el, argintul Europei. Era nevoie de argint pentru a cumpăra în Orient. Acum devine avantajos pentru occidentalii Europei să vândă în Orient argint. Curentul merge în același sens, dar capătă o altă semnificație. Și se vinde argint pe piețele orientale pentru a se primi plata în aur. Argintul care părăsește Europa nu mai este doar prețul luxului. Este un produs pe care Orientul îl poate cumpăra cu prețul plătit în aur.

Din timpurile romane până la cele ale ultimelor tranzacții europene pe piața Alexandriei, Orientul a recurs la multe combinații ca să-și procure argintul necesar reglementării schimburilor sale interne. El a facilitat folosirea drumurilor pentru caravane, ca și a drumurilor pe mare spre India și Arabia. Acum ajunge până acolo încât dă o primă pentru cursul argintului: pe piața Alexandriei, în secolul al XII-lea ca și în al XIV-lea, se dă pentru argint mai mult aur decât se cuvine. Occidentalii văd deci, vreme îndelungată, în argintul care abundă, posibilitatea de a importa ca și pe cea de a specula.

În sfârșit, stăpân pe sistemul său monetar, fără să fie constrâns, așa cum era Imperiul roman – printr-o solidaritate cu o Mediterană Orientală săracă în argint – bogat în argintul său bătut în monedă, precum și în rezervele miniere aparent inepuizabile, Occidentul carolingian alege, în mod cât se poate de firesc, monometalismul.

E mult de când aurul devenind rar în Europa, baterea sa în monedă se rărește de asemenea. Se mai văd încă circulând, în Europa secolului al VIII-lea, câteva parale* de aur, dar ele sunt mai degrabă un etalon decât un veritabil mijloc de plată. Se stipulează prețul în parale, se plătește în monedă de argint sau în natură. Cei câțiva bani de aur puși efectiv în circulație sunt destinați importurilor: sunt necesari pentru a face trafic cu Spania musulmană și cu țările

* Traducere aproximativă a termenului francez *sou*, provenit din termenul latin *solidus*, reprezentând o monedă divizionară a cărei valoare depinde de materialul și greutatea ei. (*N. tr.*)

baltice. Baterea banilor de aur nu mai apare, la începutul secolului al IX-lea, decât ca o prerogativă, un simbol al suveranității imperiale, și carolingianul Ludovic cel Pios, în anii 820, mai bate o treime de para de aur tocmai pentru a afirma identitatea puterii sale cu cea a împăraților romani; dar moneda nu conține decât o treime din metalul fin pe care l-a conținut pe timpul lui Constantin. Fidelă tradiției Romei antice, Anglia anglo-saxonă mai emite câțiva bani de aur până după anul 1000.

În esență, începând cel puțin cu secolul al VI-lea, adevărata monedă a Europei Occidentale, dacă exceptăm piețele marginale prin care se stabileau legături cu Bizanțul sau cu Islamul, este argintul. O monedă tinde să se generalizeze, cu toate diferențele de figură și de conținut pe care le implică diversitatea politică a celor care bat monedă în diferitele regate barbare – e o monedă relativ grea și bogată în metal fin: dinarul. Încă de la începutul secolului al VIII-lea, se plătesc doisprezece dinari pentru o para care nu este cu adevărat o para de aur și care devine ceea ce va rămâne în tot cursul Evului Mediu: o monedă de calcul, cu alte cuvinte un multiplu. O para înseamnă doisprezece dinari.

Carolingienii trag consecințele acestei stări de lucruri. Pepin cel Scurt, pe la 740, oficializează valoarea dinarului la o doisprezecime dintr-o para și fixează greutatea monedei: 1,27 în gramele noastre. Prin 780, Carol cel Mare organizează sistemul: 240 de dinari vor fi scoși dintr-o livră – unitate de greutate – de argint fin. Va fi de-ajuns pentru ca acest cuvânt, livră, să capete, pentru un mileniu, semnificația de calcul de 240 de dinari, adică douăzeci de parale. În perioada imediat următoare, primii dinari emiși sunt mai grei și mai buni. Este o consolidare, o reevaluare a monedei de calcul.

Atâta timp cât subzistă în Occidentul european o economie relativ închisă, fundamental agricolă și pastorală, organizată la scara redusă a domeniului, apoi a moșiei senioriale, echilibrul dintre apetitul piețelor și masa monetară disponibilă se menține. Când apar deschiderea și expansiunea, când schimburile pe termen lung și mediu se încrucișează, când se pun în funcțiune circuitele comerciale cu poli multipli, depășind schimburile lineare și ducând la o imobilizare temporară a plății în numerar, masa metalică devine insuficientă. Banul care plătește vinul viticultorului vecin e reinvestit a doua zi în unealta pe care o plătește viticultorul. Banul care permite în Anglia cumpărarea lânii necesare țesăturilor flamande iese din circuit pentru mai multe săptămâni. Banul care plătește în Antiohia mătăsuri a ieșit din circuit pentru șase luni. La Bruges, la Londra, la Paris, la Barcelona, la Florența, banul devine acum tot mai rar.

Sistemul lui Carol cel Mare ține cam cinci secole, în care timp inflația se traduce printr-o lentă devalorizare a banilor. Ea e perceptibilă în cursul

emiterilor, nu în viața cotidiană. Dinarul lui Ludovic cel Pios conține, la începutul secolului al IX-lea, 2,039 g de argint fin. În Franța, dinarul din anul 1000 mai cuprinde 1,53 g, dar cel din anul 1100, dacă este tot atât de greu, nu cuprinde mai mult de 1,53 g dintr-un aliaj de 8/12 argint fin: moneda de calcul s-a micșorat cu o treime într-o sută de ani. Dinarul lui Ludovic VII, în mijlocul secolului al XII-lea, nu are mai mult de 0,815 g de argint fin. Dinarul din 1250 nu cântărește mai mult de 1,16 g și este vorba de un aliaj de 3,75/12: în dinarul *tournois** al lui Ludovic cel Sfânt nu există decât 0,351 g de argint fin. În raport cu dinarul primilor Carolingieni, cel al tânărului Ludovic cel Sfânt a pierdut 83% din valoarea sa intrinsecă.

E ușor să găsești un leac incomodității. De la sfârșitul secolului al XII-lea până la mijlocul secolului al XIII-lea, guvernării se iau la întrecere în a găsi mijloace de plată care să nu mai impună căratul unor întregi saci de plumb pentru cei 20 sau 25% argint fin care se găsesc în topitură. Primul, dogele Enrico Dandolo ordonă, de cum este ales, să se bată o monedă grea valorând 24 de dinari: este vorba de matapan, denumit astfel pentru că noul stăpân al Veneției visează deja să pună mâna pe lumea grecească, ceea ce-l determină ca imediat să ocolească Peloponesul în largul Capului Matapan și-l va face, peste doisprezece ani, să abată spre creștinescul Constantinopol cea de-a Patra Cruciadă. Florența imită Veneția în 1237, bătând atunci „groșii“ de doisprezece dinari, cu alte cuvinte o para ca mijloc de plată. Alte orașe, ca Lucca în 1242, procedează la fel, contribuind la o circulație a noilor „groși“ în numerar pe cuprinsul piețelor comerciale și târgurilor Occidentului. Ludovic cel Sfânt imită Italia în 1266 prin emiterea unui „gros“ din argint fin. Urmează regele Aragonului în 1273, contele de Flandra în 1275, regele Boemiei în 1278, regele Angliei în 1279.

Totuși, nicăieri operațiunea de prestigiu – va fi, în Franța, timp de un secol, „buna monedă a regelui Ludovic cel Sfânt“ – și de bun-simț economic nu trebuie să ascundă devalorizarea. „Grosul“ valorează doisprezece dinari vechi, adică o para. Pentru prima oară în cinci secole, o para de calcul își are corespondentul în bani în numerar reali. Dar o para romană era de aur și cântărea 4,6 g sub Constantin. Cea a lui Ludovic cel Sfânt este de argint și cântărește 4,22 g. Căderea este de treisprezece la unu. Și un „gros“ de o para – care valorează doisprezece dinari din timpul său, dar nu conține decât de două ori și jumătate ceea ce conținea în argint fin dinarul lui Carol cel Mare, va valora curând, la aceeași greutate în argint, mult mai mult decât o para.

* Denumire dată monedei bătute până în secolul al XIII-lea la Tours, apoi monedei regale franceze având același etalon. (N. tr.)

AURUL

Pentru plățile importante, se pare că este neapărat necesar să se revină la aur. Este ceea ce fac, în 1252, cu fiorinul și ducatul guvernele Florenței și Genovei, imitate cu timiditate de Ludovic cel Sfânt cu scudul bătut prin 1266 și care, fără-ndoială, nu circulă, și în mod deliberat de Filip cel Îndrăzneț și Filip cel Frumos în anii 1285–1290. După o încercare fără urmări în 1257, Anglia ajunge definitiv la moneda de aur în 1344. În Europa Occidentală se instalează bimetalismul, până atunci cunoscut numai în Peninsula Iberică și regiunile aflate în contact cu lumea arabo-bizantină. De data aceasta, Occidentul nu va trăi din producția sa.

Încă de la bun început, este evident că aurul nu ajunge. Există aur pretutindeni în Europa, dar atât de puțin! Doar sudul Peninsulei Iberice oferă resurse cu adevărat exploatabile. Paietele de aur din Tajo și Guadalquivir nu sunt neglijabile. Cele ale fluviilor Pad, Ron, Ariège și Garonne sunt. Ele îi hrănesc pe câțiva spălători de nisipuri aluvionare. Nu vor suporta schimbările economice curente. Existau zăcăminte în Orientul elenistic, în Tracia, în Macedonia. Lumea greco-romană a știut să profite de ele. Pe timpul lui Strabo s-au epuizat. Cucerirea Transilvaniei i-a permis într-adevăr lui Traian să pună mâna (107) pe zăcămintele aurifere din Carpați, pe aurul dacilor. Două secole mai târziu, n-a mai rămas decât amintirea lor. Și aici, resursele au secătuit. Occidentul trebuie să recunoască faptul că nu are aur.

Pentru Europa, metalul prețios care poate constitui etalonul și mijlocul de plată al marilor traficuri și al marilor afaceri se face deci cu prețul unui export pe scară mare de produse naturale cum este grâul sau de produse manufacturate cum sunt stofele de lână în Evul Mediu. Dar aceste curente de exporturi nu trebuie să contracareze importurile plătite cu prețul argintului. Dacă nu, în cadrul unui bilanț global, aceasta ar însemna a schimba aurul pe argint, cum se face cam prea mult la Tlemcen sau la Sijilmasa. Aceasta poate să-l îmbogățească pe un speculator abil, dar nu să-i dea Occidentului masa monetară care îi lipsește.

Aurul cel mai apropiat este cel din Africa. Dincolo de deșert este aurul Sudanului: așa e denumit, global, fără să se știe mai mult, aurul din Senegalul de Sus, Nigerul de Sus, Sierra Leone, ba chiar din actuala Ghana. Iar acest aur dă de gândit Occidentului.

Intermediarii – cei din Maghreb ca și cei din Sahara – se înțeleg între ei să-i țină pe europeni departe de zonele de producție. Fenicienii și cartaginezii au încercat, într-adevăr, să-i ocolească pe calea maritimă, calea care merge de-a lungul litoralului mauritan. Arareori au depășit localitatea Lixos, cu alte cuvinte capătul de pe coastă al drumurilor pentru caravane care converg la Sijilmasa.

Apoi s-a renunțat. A ajunge la aurul Sudanului în locurile unde este extras va ține, până la sfârșitul Evului Mediu, de vis și de aventură. Aurul aduce bogăție negustorilor africani, nu statelor și antreprenorilor europeni care trebuie să se acomodeze cu cantitățile insuficiente și cursurile ridicate: produsele de schimb se vând la preț scăzut. Câmpurile unde aurul crește „ca morcovii” rămân de domeniul legendei. Africa e mult prea interesată să întrețină incertitudinea europenilor. Antonio Malfante, care ajunge în secolul al XV-lea la Touat, vede cum îi scapă mereu comoara sperată.

Am rămas paisprezece ani la negri. N-am întâlnit niciodată pe vreunul care să poată să-mi dea o informație sigură: „Uite la ce-am fost martor, uite cum se găsește și se adună aurul”. De aceea e de crezut că el vine de departe.

Să mai adăugăm că încălzirea generală a emisferei nordice începând din anii 1350–1400 se resimte puternic în Sahara. Deșertul câștigă teren spre nord. Se întinde. Drumurile sunt compromise. Aurul se rarește.

Pe cealaltă parte a continentului, aurul este încă prezent ca o resursă naturală și totodată misterioasă și mai ales inepuizabilă. Pentru contemporanii faraonilor, valea Nilului de Sus și regiunea marilor lacuri, este „țara aurului”, Nubia. Din secolul al VII-lea î.Hr. până în secolul al IV-lea d. H., civilizația meroitică își datorează prosperitatea fabuloaselor zăcămintele din insulele Meroe. Assuan este o piață a aurului, unde se face reglementarea unui trafic dirijat spre Deltă și spre orașele de pe coasta siriană. Occidentul, evident, accede acolo la Alexandria. Dar lucrurile se modifică în secolul al IV-lea, schimbări politice taie drumul Nilului de Sus, aurul ajunge greu la țărmurile Mediteranei. Marile porturi ale Mediteranei Orientale, de la Alexandria la Tyr și Antiohia, au fost piețele de aprovizionare ale lumii romane și ale primilor ei moștenitori cu aur din Nubia, Etiopia, ba chiar din Arabia. În ajunul cuceririi arabe, valul de aur este la cota de referință.

Fie că o considerăm dinspre est, sau dinspre vest, Africa apare deci multă vreme ca un continent al aurului. Fluviile africane sunt fluviile aurului. În porturile Africii Septentrionale, totul se vinde contra aur: țesături de lână, veselă de sticlă sau de cositor, unelte de fier, atunci când nu e vorba de pietrele prețioase și de mirodeniile Orientului pe care catalanii le cumpără la Alexandria spre a le revinde la Tunis. Pe piețele Africii aurifere, la Tegdaoust, în Ghana, la Gao, aurul se plătește în grâu, fructe, cupru, produse textile ale industriilor din Egipt și Maghreb.

Atâta timp cât sistemul monetar european va fi în stare să suporte creșteri, Europa va visa la mătasea Chinei și la mirodeniile Indiei. Când va ajunge să se sufocă, când va fi evident că cea mai gravă problemă nu este de a-și procura

piper și cuișoare, ci de a întreține schimburi interne în pofida penuriei de metal din care să se bată monedă, atunci se va visa mai ales la aurul african, confundând Nilul și Nigerul care cară, și unul, și celălalt, prețioasele paiete.

Occidentul trăiește o iluzie. Deoarece aurul se găsește în natură în țări cu agriculturi sărace și lipsite de adevărate producții industriale, el pare a fi ieftin. Ceea ce face ca aurul să aibă un preț scăzut pe piețele Maghrebului este rezultatul conjugării a două realități economice: Africa are puține produse de oferit traficului internațional, și extracția nu costă decât o uriașă manoperă prost remunerată. Primii exploatatori europeni ai aurului din Guineea sau ai celui din Antile vor încerca o cruntă deziluzie: extracția face cât prețul aurului. Se vor abate cu toate forțele asupra negoțului cu sclavi și asupra celui cu mirodenii ieftine.

Oricât de îndepărtat ar fi, aurul Orientului este mai puțin misterios. Din Caucaz până în Arabia, există numeroase centre de producție cunoscute de mii de ani. Zăcămintele din Caucaz și din Armenia subcaucaziană par nepuizabile și se va mai trage profit de pe urma lor și în epoca contemporană. Nisipurile aurifere sunt spălate de-a lungul a două fluvii care coboară din munți, Ingur și Taz, ca și în valea râului Terek care domină coasta dincolo de Trapezunt. Se cern de asemenea aluviunile micilor afluenți ai lui Cyrus și Arax, dar acolo există mai ales adevărate mine de pepite pe care le exploatează deja perșii și la care Alexandru râvnește la rândul lui. Cele două centre de exploatare vor avea un frumos viitor urban: ele vor deveni Tiflis și Echmiadzin, viitorul sediu al patriarhatului armean.

Occidentul accede la acest aur în porturile Mării Negre orientale, a acestei Colhide unde – coincidența n-are nimic întâmplător – grecii situau căutarea Lânii de Aur. Lupta pentru istmul Armeniei va număra întotdeauna, printre numeroasele sale motive, fascinația aurului. Dar cucerirea sasanidă va pune capăt facilităților. Aurul Caucazului nu mai este pentru neguțătorii Mării Negre și pentru economiile mediteraneene. Aurul n-a secătuit, dar drumul e închis. Sasanizii își rezervă pentru ei metalul prețios. El le alimentează luxul. Parúrilor și vesela sunt tot atâtea tezaurizări. Arabii vor regăsi într-o zi acest aur și vor iriga cu el aria relațiilor lor economice.

Aceleași secătuiți ale curentului spre Occident lovesc în același timp contribuțiile asiatice în care lumea greco-romană nu văzuse niciodată decât o sursă de aprovizionare complementară. Grecii găsesc în Marea Neagră aurul din Urali și cel din Amu-Daria, ba chiar cel din Altai. În porturile din Marea Roșie sau din Oceanul Indian, ei își procură aurul Deccanului și cel al Tibetului, în același timp cu aurul, atât de important pentru economia mediteraneană, al Nubiei și Etiopiei. Și aici, drumurile se închid, Sasanizii își păstrează aurul, arabii îl acaparează.

Drama are loc în patru timpuri. Epicentrele sunt, în secolul al III-lea în Iran, în al VII-lea în Arabia, în al IX-lea pe țărmurile Mării Nordului, în al XIV-lea în Boemia.

Primul cutremur pornește de la constituirea în Iran a Imperiului sasanid. Se folosește acolo o monedă de argint, dar se tezaurizează – în lingouri ca și în veselă sau în orfevrărie – tot aurul care trece prin rețeaua drumurilor comerciale care unesc lumile Asiei și Mediteranei. Continuând prin aceasta opera parților, al căror mobilier de aur era celebru, Sasanizii fixează și fac steril un metal care le va lipsi – criza e deja gravă în secolul al VI-lea – monetăriilor din Occident, ca și celor de la Bizanț.

Al doilea e cauzat în parte de cucerirea arabă, care pune brutal în circulație aurul tezaurizat astfel. Este, în primul rând, aurul din palatele sasanide. Începând din anii 700, mai este și aurul orfevrăriilor liturgice, pe care bisericile bizantine îl dau la topit pentru a satisface cerințele sporite ale noilor stăpâni. Aurul luxului și aurul comorilor cultelor redevine un aur al negustorilor. În același timp, minele de aur din Africa Orientală revin la o activitate pe care o justifică reîntoarcerea la moneda de aur. Iar Islamul inundă cu dinarii lui toate țărmurile Mediteranei. Punând de asemenea mâna, sub pretextul unei lupte împotriva icoanelor, adică împotriva unei eventuale reîntoarceri la idolatrie, pe majoritatea pieselor de orfevrărie ale bisericilor, împărații iconoclaști nu fac altceva, începând din 726, decât să transfere spre nord acțiunea întreprinsă de Islam în sud: monedele cu efigia Bazileului se regăsesc până în Sicilia, Calabria sau Catalonia. Dar Occidentul creștin n-are mare lucru de vândut Bizanțului, nici, de altfel, Orientului arab. Aurul care vine din Est este cumpărat cu prețul argintului. Tentația bimetalismului, căreia va vrea să-i reziste timp de cinci secole sistemul monetar impus de primii Carolingieni, nu poate cruța Europa de o revenire a inflației.

Răsturnarea provocată de o repunere în cauză a echilibrului antic nu lovește numai aria economică a relațiilor mediteraneene. În Europa de Nord, jefuitorii normanzi repun și ei în circulație, în maniera lor, comori metalice. Tezaurizarea pe care o reprezentau raclele, potirele, cărjele și crucile de orfevrărie se reîntorc în masa unei circulații a metalului prețios care, Occidentul optând pentru monometalismul argint, favorizează traficul Nordului cu Orientul, pe marile căi comerciale care sunt sau pe care le desenează fluviile Europei Centrale și Orientale. O mare mișcare a aurului înconjoară și ocolește deci Europa Occidentală, fidelă în continuare dinarului său de argint: ea se sărăcește de un aur care-i va lipsi când va veni vremea unei noi expansiuni. Pentru lucrurile esențiale, Occidentul n-avea alt aur decât aurul importat. El pierde o parte importantă din acesta, pe care nu o compensează numerarul arab și bizantin găsit în peninsulele Mediteranei Occidentale.

Spre est, o dată cu agravarea opreliștilor ridicate de Islam, orice speranță pare pierdută: creșterea puterii otomane, eșecul cruciadelor din secolele al XII-lea și al XIII-lea, sfârșitul visului născut din toleranța religioasă a mongolilor, totul concură în a nu le lăsa europenilor decât o șansă slabă să pună din nou mâna într-o zi pe comorile Orientului. Un deficit constant – în valoare, nu în cantitate – al comerțului Occidentului creștin cu Orientul nu permite compensarea exodului de argint occidental printr-un aflux de aur. Aurul vine greu, iar argintul se duce ușor. La sfârșitul secolului al XIII-lea, Filip cel Frumos va trebui să ia măsuri coercitive împotriva exporturilor de argint prin porturile mediteraneene și, în primul rând, prin Montpellier.

Între timp, producția de argint scade. Pretutindeni, filoanele care au procurat lumii medievale dinarii săi se epuizează ca odinioară cel care dădea Greciei drahmele sale. Chiar minele din Europa Centrală sunt, la rândul lor, în criză. Este ultimul cutremur care zdruncină piața monetară a unei Europe atinse, în secolul al XIV-lea, de crize demografice, de stagnarea prețurilor la cereale, de sufocarea unei creșteri care, la sfârșitul secolului al XIII-lea, ajunsese la limită o dată cu ultimele mari defrișări. Economia monetară este la capătul puterilor.

CREȘTEREA ECONOMICĂ ȘI SĂRĂCIA MONETARĂ

Abia aproape de anul 1000, economia de schimburi comerciale începe să se întremeze. Orașele își redobândesc o funcție comercială. Pe fluvii se creează porturi. Negustorii străbat drumurile. Apariția burgheziilor orășenești devine evidentă în secolul al XI-lea, în Italia ca și în ținuturile râurilor Meuse și Escaut. Încă de la sfârșitul secolului, aceste noi forțe ale vieții economice își manifestă pofta de răspundere politică. În timpul generațiilor următoare, orașele germane își cuceresc autonomia, orașele italiene capătă aspectul unor principate independente, orașele franceze devin stăpânele propriilor lor afaceri și apar ca interlocutoare ale regalității capețiene.

Din anul 1000 până la începutul secolului al XIV-lea, epocă în care devine vizibilă sufocarea creșterii, populația Europei poate că s-a cvadruplat. Marile epidemii s-au rărit. Nutriția a cunoscut reale progrese. Au intrat în joc noi tehnici: jugul, calul de tracțiune, brăzdarul de fier, toate acestea concură, împreună cu înmulțirea morilor și o mai bună selecție a soiurilor de cereale, la nașterea unei economii mai deschise, legată de un dinamism demografic pe care îl traduc atât marile defrișări, cât și dezvoltarea orașelor. Producția industrială crește o dată cu producția agricolă, totuși în proporții mai mici. Infrastructurile tehnice și financiare reclamă mai mult timp până să fie create, iar spiritele înaintează mai puțin repede în a inventa tehnici de producție decât în a extinde pământurile cultivate.

Lumea rurală trăiește marea aventură a defrișărilor, primele după vremea Merovingienilor. Pământurile se extind, se organizează noi așezări în inima a ceea ce va înceta să mai fie stepă sau pădure. Avântul demografic și dezvoltarea tehnologică se combină într-o mișcare ce se traduce prin surplusuri de producție cerealieră, acele surplusuri care permit hrănirea acelor ne-producători de alimente care sunt negustorii și meseriașii de la orașe și de la sate. Economia de piață reapare în Europa, cu caracterul ei esențial: schimburile se fac prin folosirea normală a monedei. Ea este etalon, ca odinioară, dar este de asemenea mijloc de plată. Iar amplificarea lumii afacerilor, despre care aduce mărturie avântul marilor târguri din secolul al XII-lea și nașterea, în secolul al XIII-lea, a marilor companii comerciale și bancare, face să renască circulația cu rază mare de acțiune a acestui numerar cu care se plătesc tranzacțiile.

Pentru a munci, ca și pentru a trăi, e nevoie de bani. Are nevoie țăranul care trebuie să cumpere un brăzdar, ca și seniorul care vrea să doteze o moară. Are nevoie postăvarul care trebuie să-și procure lâna, piatra acră, vopseaua și mâna de lucru. Și are nevoie și negustorul, nu numai pentru a-și procura marfa, ci și pentru a plăti nenumăratele drepturi pe care stăpânii din spațiul politic – de la rege până la ultimul senior – le prelevează pentru trecerea, intrarea, cântărirea, expunerea și vânzarea produselor alimentare, pentru a nu rămâne străini de noile profituri pe care le generează economia comercială. Censul fermierului se convertește în numerar, deoarece seniorul care trăiește la oraș sau care servește în armată n-are cum să consume pe loc conținutul hambarului său. Este unul dintre primele sfaturi pe care le dă viitorilor cruciați un Urban II preocupat ca nu cumva acțiunea lui de mobilizare a creștinătății să se transforme într-o expediție de jefuitori: a participa la cruciadă înseamnă a-ți procura mijloacele de a plăti pe drum ceea ce mănânci. Din 1020 până în 1080, Abația de la Farfa, în Sabina, vede cvadruplându-se partea sa de venit pe care îl percepe în bani de argint. Între 1080 și 1155, Abația de la Cluny își înzecește pe domeniile ei exigențele în numerar: de la 200 la 2000 de livre.

Se vând certificate de dezrobire. Se valorizează corvezile – se limitează, dar se și convertesc în bani gheață. Să nu ne lăsăm înșelați; într-o asemenea răscumpărare a muncii obligatorii toată lumea are de câștigat: țăranul preferă să plătească pentru a nu fi chemat pe terenul rezervat seniorului tocmai în momentul în care cultivarea pământului îi solicită prezența pe propriul său teren arendat, în timp ce seniorul preferă să fie plătit cu bani buni de către țărani pentru a-i plăti și el, la rândul lui, pe salariați, a căror muncă interesată este întotdeauna preferabilă celei a țăranilor de corvoadă obligați să presteze un timp de lucru, dar mai preocupați de ceea ce li se dă să mănânce decât de calitatea muncii efectuate.

Dacă salariații din lumea rurală sunt plătiți, la fel de bine sunt remunerate toate aceste funcții cărora le dă naștere lumea nouă și pe care nimeni nu se mai gândește să le plătească o dată pentru totdeauna cu o bucată de pământ. Oare nu preferă până și regele, chiar din secolul al XIII-lea, să le dea credincioșilor lui rente pe care poate să înceteze să le plătească celor care nu le mai merită, pe când predecesorul său din secolul anterior trebuie să-și recupereze cu mare caznă un fief acordat cu imprudență unui vasal nesigur? Administratorul și judecătorul sunt salariați. Avocatul și procurorul se cer plătiți. Nimeni nu s-ar gândi să remunereze altfel decât în bani sergenții și contabilii, brutarii sau zidarii. Nu mai este timpul șerbilor sau al slujitorilor domestici care trăiau în casa stăpânului și al „împroprietărilor“ cărora li se dăruia un teren pentru întreținerea familiei lor.

Expansiunea înmulțește în întreaga societate cheltuielile pentru lux, care în perioadele anterioare erau rezervate numai câtorva. Nu costa prea mult construirea unui conac din scânduri pe movila feudală din secolul al X-lea; ea costă mai mult atunci când arhitectul și cioplitorul în piatră participă la construirea marelui donjon și a incintelor sale. Construcțiile cu care se înzestreză orașele în mai multe etape, lărgindu-se între secolele al XII-lea și al XIV-lea, dau naștere unei fiscalități pur municipale care nu acceptă decât vărsăminte în numerar. Palate municipale și turnuri, mari biserici și hale comerciale reclamă de asemenea venituri în bani, la fel ca palatele aristocratice și marile reședințe princiare. Fiind totodată manifestări de credință, catedralele și marile mănăstiri ale epocilor romană și gotică sunt produsul unei economii monetare care permite concretizarea, la orizontul orașelor și satelor, a prosperității comunităților.

Aparențele se păstrează de asemenea în modul de viață, în hrană, în îmbrăcăminte. Încă din secolul al XIII-lea, ordonanțele se succed pentru a limita cursa după vesela de aur și blănurile scumpe. Fiecare trebuie să arate ceea ce este și să caute să arate ceea ce nu este încă. De la gluga de hermină până la cingătoarea cu ținte de aur, incluzând mantia de postav violet și amfora cizelată, toate acestea scapă complet schimburilor pe termen scurt ale economiei având la bază domeniul. Fiecare își etalează luxul său, iar luxul se plătește în bani.

De sus în jos, pe scara activităților, se organizează un traseu al banilor care lasă în limitele jocului economic simpla reinvestire a profiturilor în reprovizionarea comerțului și a meșteșugurilor. Expansiunea îi procură fierarului beneficii care depășesc prețul cumpărării fierului fără să atingă capacitatea de dezvoltare care n-ar putea fi decât dublarea prin adăugarea celei de-a doua forje de fier la prima. Profiturile cer plasamente. Fierarul sfârșește prin a investi în creșterea oilor, în timp ce măcelarului cumpără părți din moară. Din această disponibilitate a unui numerar altminteri sortit sterilității se va naște, între

secolele al XIII-lea și al XV-lea, un capitalism medieval care le permite întreprinzătorilor să-și amplifice afacerile dincolo de propriile lor resurse. Alături de împrumutul solicitat de amărâțul care-și pune în gaj la cămătar boarfele, apare întreaga gamă de finanțări ce apelează la economii. Este depozitul. Este asocierea. Este societatea. Nimeni nu poate lua parte la ea dacă n-are bani să investească în afacerea altcuiva.

În timp ce în spațiu se lărgește aria relațiilor comerciale și, în curând, financiare, investitorii constată că timpul se lungeste. Una era să cumperi o unealtă sau o bucată de țesătură în piața unde tocmai ai venit să vinzi câțiva claponi; și este cu totul altceva să cumperi în Anglia o lână pe care o vei vinde ca postav după șase luni la târgurile din Champagne. Flotele care duc spre Bergen sau Riga sarea din salinele din Bourgneuf sau din Guérande sunt un capital blocat pentru luni de zile, iar genovezii care finanțează cumpărarea în Asia Mică a alaunului destinat industriilor din orașele producătoare de postavuri din Flandra știu bine, oricare ar fi capacitatea lor de a găsi la escalele făcute un navlu de întoarcere, ce imobilizare a capitalului lor propriu sau împrumutat îl reprezintă prețul încărcăturii, chiria vasului și salariul echipajului.

Totul ar merge bine dacă masa monetară – sau masa de metal ce poate fi bătută în monedă – ar crește o dată cu volumul de numerar necesar pe piață. După cum am văzut, lucrurile nu stau deloc așa. Expansiunea duce la inflație. De la dinarul lui Carol cel Mare până la cel al tânărului Lúdvic cel Sfânt, banii în numerar au pierdut 20% din greutatea de argint fin în fiecare secol. Un timp, bimetalismul reinventat în secolele al XII-lea și al XIII-lea – mai întâi de Sicilia normandă, Portugalia și Castilia, apoi de Florența, Genova și Veneția și, în cele din urmă, de Ludovic cel Sfânt – dă pieței monetare un nou suflu: masa de argint disponibilă sporește cu cea, de douăsprezece ori mai eficace, a aurului bătut de acum înainte în monedă. Dar destinderea nu durează un secol, iar crizele cauzate de un bimetalism stângaci nu fac decât să agraveze o foamă de numerar perceptibilă din nou încă din primele decenii ale secolului al XIV-lea. Pe piața Parisului, marca de argint valorează la mijlocul secolului al XIII-lea aproape trei livre *tournois*. Valorează șase la sfârșitul secolului al XIV-lea, zece la sfârșitul celui de al XV-lea. În același timp, marca de aur a trecut de la treizeci la o sută douăzeci de livre. De la inflația lentă s-a trecut la prăbușirea monetară. În două secole și jumătate, și în afara crizelor, prețurile au devenit de patru ori mai mari. Așa ceva nu se mai văzuse niciodată.

Dezvoltarea economiei la schimburi este deci vizibilă cu ochiul liber. Este epoca marilor drumuri, a marilor piețe orășenești, a târgurilor cu anvergură europeană. Cu toate acestea, ea e frânată de cvasistagnarea masei monetare. Viteza de rotație camuflează întrucâtva insuficiența mijloacelor de plată. Dar avântul din secolele al XII-lea și al XIII-lea rămâne fragil. Bazele sunt în urma

fenomenelor. Ajunge ca inițiativa întreprinzătorilor să dea mișcărilor economice o nouă accelerație și riscul catastrofei apare. Marele credit din secolul al XIV-lea, industrializarea anumitor zone rurale, ambiția mediteraneană a orașelor italiene, toate acestea provoacă destabilizare. Câteva crize de încredere, câteva șocuri demografice, câteva rupturi în sistemul de relații, și vor fi tot atâtea mari crize care vor face din anii 1330–1450, cu o cronologie care se schimbă potrivit regiunilor, o depresiune complexă cu consecințe durabile. Întemeiată aici pe reîntoarcerea la pace, acolo pe slăbirea epidemiilor, pretutindeni pe o reacție intelectuală la constrângeri economice, reînvierea secolului al XV-lea are ceva artificial, atâta timp cât masa monetară nu este abundentă decât prin jocuri de scripte. În Europa anilor 1450, toată lumea simte că nu e sănătos ca mijloacele de plată să servească în același timp la mai multe tranzacții.

PRIMELE REMEDII

Vechea rețetă care constă în repunerea în circulație a metalului prețios teaurizat nu mai este de ajuns. Bineînțeles, prinții fac încă prelevări asupra aurului sau argintului veselei domestice. Aceasta permite ridicarea impozitului în greutate de metal când există riscul de a se vedea confrunțați cu sărăcia monetară. Aceasta nu alimentează piața economică. Câteva prăzi de război, ca acele șaizeci de mii de mărci de aur – cincisprezece tone – aduse la Veneția după jefuirea Constantinopolului în 1204, nu fac decât să reanime pentru un timp o piață. Vremea marilor jafuri a trecut.

Spiritul inventiv al oamenilor de afaceri – mai mult decât cel al guvernanților – găsește un prim remediu într-o practică sistematică a plății la termen și a scadențelor grupate. Mai întâi loc de întâlnire, de comparare și de negociere, târgul devine în secolul al XIII-lea un centru de compensări în care se reglează operațiunile comerciale ale lunilor precedente. Numerarul nu plătește decât soldurile, atunci când ele nu se reportează. Marele târg internațional este o piață de creanțe și un vast joc de scripte, care va deveni, firește, un loc de credit și o piață bancară. Nu mai este, cum este încă piața regională, locul unde se plătește cu bani peșin ceea ce se cumpără.

De îndată ce se stabilește încrederea între operatori care se cunosc și își știu fiecăruia creditul, sau intervine ca organizator și chezaș un organism cât de cât garantat de puterea publică, înscrisul ajunge deci să dețină una dintre funcțiile monedei: nu cea de etalon, dar cea de mijloc de plată. La Genova, unde fiecare are „coloana” sa în registrele de la *Casa di San Giorgio*, care grupează creditorii Comunei pentru gestiunea veniturilor domeniilor afectate rambursării datoriei publice, se stabilește uzanța de a efectua plăți de orice nivel

printr-un simplu joc de înscrisuri: se trec datoriile scadente și care devin scadente de la un cont la altul. Nimeni n-a pus mâna pe vreo piesă de metal bătut în monedă.

Este ceea ce fac, încă din secolul al XIII-lea, regele Franței și regele Angliei, în secolul al XIV-lea camerierul papei când ordonă o plată pentru o încasare într-un loc îndepărtat, evitând astfel să facă să călătorească, cu mari riscuri, căruțe cu aur și argint și scutind cu același prilej imobilizarea numerarului în timpul unei duble călătorii: judecătorul regal din Caux plătește din veniturile lui forestiere lucrările de întreținere ale unui castel regal sau solda unei companii, colectorul pontifical din Lyon plătește din produsul impozitului anual datorat papei pentru cumpărarea unei cantități de pește din Saône, iar cel din Bretagne scoate din încasarea unui subsidiu cheltuielile necesare misiunii unui nunțiu apostolic.

Procedeul permite chiar o recurgere nemărturisită la credit, deoarece banii poate că n-au intrat încă în casa de bani a funcționarului când administrația centrală se consideră achitată de datorie prin emiterea unei simple dispoziții administrative: către funcționar să-i facă credit stăpânului său dacă plătește la primirea dispoziției administrative, către creditor să aștepte primele încasări dacă funcționarul pretextează că are casa de bani goală ca să-l facă să aștepte.

Pentru piața monetară, efectul procedurilor de descărcare și de atribuire este asigurat: rotația numerarului este astfel accelerată. Aurul și argintul nu rămân multă vreme în casele de bani. Deși beneficiază de un venit anual de o sută cincizeci până la două sute de mii de franci, Clement VII nu are în casa de bani a trezoreriei sale decât câteva sute, ba chiar câteva zeci de fiorini.

Negustorul, sau mai degrabă bancherul, acționează la fel când primește depozite și face să le circule valoarea peste numerarul disponibil. Activul unei societăți florentine sau seneze este constituit, încă din anii 1300, mai mult din creanțe decât din lichidități. Viramentul înlocuiește plata în numerar. În dotarea omului de afaceri, registrul este mai puternic decât casa de bani. Ceea ce se câștigă contra asfixierii, se plătește în fragilitate.

La moneda înscrisă în acte, care nu este decât un înscris dublu, se adaugă deci moneda fiduciară, care este un credit. Este ceea ce a născocit omul de afaceri încă din secolul al XII-lea sub numele de schimb. Instrumentat la început de un contract înregistrat la notariat, apoi ales prin recurgerea la o simplă poliță, acesta este mai înainte de toate un ordin de a plăti într-un alt loc o sumă primită într-o monedă – sau prin contravaloarea sa în mărfuri – și predată în altă monedă la un termen rezultând din timpul cât durează drumul plus un răgaz variabil în funcție de oraș. Faptul că geniul bancherilor a făcut din poliță, încă din secolul al XIV-lea, un instrument foarte suplu de credit – cu un trafic al schimburilor care își pierde repede relația sa nemijlocită cu comerțul – nu trebuie să ne facă să uităm mijlocul de plată care este la origine și care rămâne pentru cine are nevoie de el.

Cu sau fără creditul pentru obiectul care este la originea schimbului, cu sau fără speculație asupra diferenței ratelor de schimb, schimbul „tras” nu poate decât să ușureze piața monetară. În timp ce hârtia călătorește, banii circulă pe fiecare dintre cele două piețe. Noul mare avânt al economiei europene la sfârșitul Evului Mediu își trage o parte din resurse din această folosire parcimonioasă a mijlocului de plată normal și din aceste substituiri care răstoarnă raportul simplu dintre viteza de circulație și masa disponibilă.

Aceasta nu-i împiedică deloc pe conducători să se preocupe de această masă. Pretutindeni, se consideră că filoanele nu îndeajuns de productive în epoca abundenței ar putea foarte bine, în cea a sărăciei, să-și redobândească întregul interes. Săparea și degajarea galeriilor, drenarea minelor inundate, extragerea minereului, topirea lui în creuzet, echiparea forjelor și ciocanelor hidraulice care bat metalul, toate acestea costă scump. E nevoie de combustibil, de material, de mână de lucru specializată și trebuie asigurat drumul produsului finit spre locurile unde se bate monedă și spre piețele comerciale. Dar inflația se redresează – într-o mică măsură – de la sine: valorificarea produsului readuce costul producției de argint la prețuri acum avantajoase.

În Anglia, inteligența politică a lui Eduard I face să se dubleze, în ultimii ani ai secolului al XIII-lea, producția minelor de plumb argintifer din Devon. Afacerea interesează o vreme chiar capitalismul privat: familia Frescobaldi preia contractul de închiriere a minelor, asumându-și obligația să plătească mâna de lucru și să exploateze piața, în timp ce Trezoreria regală finanțează investiția pe care o reprezintă cumpărarea mașinilor și uneltelor pentru forarea puțurilor și galeriilor. Se revine foarte repede la o exploatare directă de către Coroană. În alte părți, se stimulează grabnic prospectările. Sunt aduși metalurgiști germani. Cuprul pe care îl găsesc în 1303 în Țara Galilor nu conține deloc argint, dar în 1330 se descoperă într-adevăr în Somerset plumb argintifer.

În Franța, încă de la sfârșitul secolului al XIV-lea, exploatările odinioară lăsate în paragină sunt readuse la viață. Burghezii din Lyon se constituie într-o societate pentru a produce argint. Ducele de Berry aduce metalurgiști germani pentru a repune în funcțiune minele din Graçay. În plină răzmeriță cabochiană*, o ordonanță (30 mai 1413) care se înscrie în mișcarea de reformă, curând compromisă din pricina concomitenței ei cu rășcoala, atrage atenția asupra unui număr de mine argintifere care ar putea fi deschise în munții din Lyonnais, precum și a celor care ar fi suficient să fie redat exploatări. Câțiva ani mai târziu, la începutul renașterii economice, Carol VII notează că trebuie interesați în această aventură întreprinzătorii dispuși să-și asume riscul prospec-tărilor și exploatării, iar Jacques Coeur obține să i se concesioneze pentru

* *Caboche* – măcelar din Paris, căpetenia facțiunii populare a partidului bourgeois sub Carol VI. (*N. tr.*)

doisprezece ani, în 1444, drepturile regale asupra minelor din Lyonnais și Beaujolais, mai precis asupra zăcămintelor de la Brévenne și de la Cosne, și, în primul rând, a aceleia de la Pampailly. El modernizează tehnicile de exploatare. Succesorul său, Pierre Granier, va aduce să muncească acolo două sute cincizeci și șapte de mineri și topitori. Mișcarea de interes pentru exploatarea minieră se generalizează. Toți proprietarii se implică în această afacere, precum ducele de Bourgogne sau ducele de Bourbon. Minele de cărbune și minele de cupru argintifer se înmulțesc, noi mecanisme de foraj, de ventilație și de drenaj – cu roți mișcate de forța cursurilor de apă, când nu se face cu ajutorul cailor – permit să se ajungă la zăcămintele de adâncime neglijate până atunci, iar Ludovic XI, în 1471 răspunde unei nevoi reale de a se pune în ordine inițiativele, atunci când promulgă prima legislație minieră.

Totuși, în Europa Centrală este cel mai evident noul avânt al mineritului. Cei din Silezia și Moravia se bucură prea repede de câteva filoane de aur, care secătuiesc de cum sunt descoperite, în anii 1475. Dar lucrurile merg mai bine pentru argint. Activitatea minieră se intensifică în Saxonia. Ea e reluată în Ungaria după 1475, datorită investițiilor hotărâte de orașe și la intrarea în scenă a doi oameni de afaceri, Johann Thurzo mai întâi, apoi Jacob Fugger.

Totuși, esențialul nu constă în aceasta. El constă în progresele tehnice care deschid în Europa Centrală noi posibilități de exploatare. Până atunci, metalurgiștii știau mai ales să scoată argintul din plumb. Se scotea foarte greu argintul din cupru, astfel încât un filon de cupru argintifer se dovedea întotdeauna puțin rentabil. Când, la mijlocul secolului al XV-lea, metalurgiștii din Tirol inventează un nou procedeu care permite recuperarea, cu cheltuieli mai scăzute, a argintului din filoanele de cupru, acestea câștigă în valoare. Or, este epoca în care se descoperă în Austria, aproape de Schwaz pe Inn, apoi în Boemia, la Kutná Hora și la Plzeň, filoane argintifere foarte bogate. Profitul provine aici dintr-o descoperire pur tehnică: se extrag două mărci* și jumătate dintr-un chintal de cupru în Tirol, trei mărci în Boemia. Suntem departe de treimea de marcă pe care o produce chintalul de cupru unguresc.

Arhiducele Austriei devine atunci în Europa „prințul cel bogat” prin excelență. Cel care era numit Frederic Buzunar-gol, Frederic IV de Habsburg, nu realizează, în 1424, din veniturile sale miniere decât 7 600 de fiorini de Rin. În 1479, fiul lui, Sigismund cel Bogat, încasează din minele sale 79 400 de fiorini. La sfârșitul secolului, vărul și succesorul lor, Maximilian, îl lasă pe omul de afaceri Jacob Fugger, în schimbul unui credit de câteva sute de mii de fiorini, să-și clădească averea organizându-și monopolul exploatării și al traficului transalpin de cupru și argint din Tirol. Din septembrie 1487 până în decembrie

* Marcă – veche unitate de masă în Franța, echivalând cu 244,75 g. (*N. tr.*)

1489, Fugger le avansează Habsburgilor vreo 268 000 de fiorini din venitul unei producții care ajunge la treizeci până la cincizeci de tone de argint pe an.

Întreaga Europă beneficiază de progresele tehnice ale Europei Centrale. La mijlocul secolului al XV-lea, când Jacques Coeur redeschide exploatările miniere din Lyonnais, el o face cu concursul metalurgiștilor pe care îi aduce din țările imperiului.

Nimic din toate acestea nu permite totuși să se facă față nevoilor unei economii care a trecut peste un secol și jumătate de crize și care își regăsește dinamismul de altădată. Expansiunea în condițiile unei insuficiențe monetare este, pe bună dreptate, considerată ca aventuroasă. Guvernanții și oamenii de afaceri, fiecare având propriile lor orizonturi, nu pot decât să se întoarcă spre folosirea aurului.

PARTEA A TREIA

Mijloacele

Moșteniri și reconsiderări

O LUME MOȘTENITĂ

Întreaga știință a lumii se află în artele liberale, acele șapte discipline între care se împart cele două mari domenii ale inteligenței și cunoașterii. Pentru inteligență – *trivium*, cele trei căi ale analizei, raționamentului și expresiei: gramatica, retorica și dialectica. În aceasta constă esențialul filosofiei, dacă sunt lăsate deoparte problemele metafizice care se află la periferia teologiei. Pentru cunoaștere – *quadrivium*, cele patru căi ale științei: aritmetica, geometria, astronomia și muzica. Lista celor șapte arte liberale e statornicită încă din vremea Romei antice, de când Varro în secolul I, Martianus Capella în secolul al V-lea, Casiodor și Boethius în secolul al VI-lea au hotărât să pună astfel ordine în viața intelectuală și să înlesnească învățământul. Prea puțin s-a adăugat mai târziu. Complexitatea crescândă a vieții juridice a făcut din Drept o disciplină de sine stătătoare, cu competențele, glosele și sintezele sale. Creștinismul a dezvoltat teologia cu cele două ramuri ale ei, dogmatica și morala.

Pentru cunoașterea lumii naturale, Evul Mediu n-a inventat nimic. Medicina este mai curând arta de a diserta decât de a observa și colecționează mai degrabă formule și rețete decât diagnostice. Astronomia rămâne singura artă din domeniul acelei „istorii naturale” pe care începuseră s-o identifice latinii, ca Pliniu cel Bătrân, de pildă. În plus, trebuie spus că astronomul medieval, chiar dacă îl mai citește pe Ptolomeu, care va fi tipărit la sfârșitul secolului al XV-lea, amestecă cel mai adesea știința cu divinația: astrologia prevalează totdeauna pentru majoritatea celor care-și spun astronomi. În catalogul științelor nu se află un loc specific pentru geografie, pentru cunoștințele referitoare la Pământ, mări, climă și populații.

Ceea ce se știe – sau ceea ce se poate afla – se găsește deci răspândit în compilațiile enciclopedice pe care Evul Mediu le-a moștenit de la latinitatea târzie. Se știe că Pământul e o sferă, chiar dacă, prin anii 1150, Adelard din Bath își mai pune întrebări, în ale sale *Probleme naturale dificile*, asupra imobilității acestui glob care nu cade și rezolvă chestiunea cu un robust bun-simț și o reală capacitate de a inversa relația de la cauză la efect.

E evident că într-un loc rotund centrul e locul cel mai de jos.

Lucrurile grele rămân stabile pentru că au găsit locul în care își căutau stabilitatea.

MINUNILE LUI PLINIU

Prima dintre aceste vaste enciclopedii, de care se face încă mare caz în școlile din secolul al XII-lea, este *Physiologus* (*Fiziologul*), compilată în secolul al II-lea la Alexandria: este înainte de toate un catalog de semnificații simbolice și morale care îmbogățesc mai degrabă predica decât cercetarea asupra lumii. Urmează apoi opera lui Julius Solinus care reia, în secolul al III-lea, istoriile cu pioșenie culese de Pliniu și, aplecându-se cu complezență asupra miracolelor naturii și asupra monștrilor Orientului, inventează o zonă a miraculosului care va prospera până în iconografia creștină a epocii gotice.

În aceeași vreme, lumea arabă cunoaște un amestec asemănător de moștenire greacă și de miraculos. În secolul al XIII-lea, iranianul de origine arabă Zakariyya al-Qazwini face, în tratatul *Despre lucrurile uimitoare ale creației și cele surprinzătoare ale existenței*, un bilanț al lecturilor sale, citându-i adesea pe Ptolemeu și pe Pitagora, și schițează un sistem cosmologic al cărui raționalism moderat e preluat mai cu seamă de la Aristotel.

În felul acesta se adâncește prăpastia care separă – pentru cei ce se vor interesa de lume – universul aproape „normal” al țărmurilor Mediteranei de marginile aberante care limitează spre est ținuturile locuite. În ceea ce privește aceste margini, sunt copiate pur și simplu scrierile autorităților în materie. A afirmat Cezar că locuitorii Arhipelagului Britanic se hrănesc altfel decât romanii – adică: „Iepurele, găina și gâsca sunt pentru ei hrană interzisă”? Dominicanul Vincent de Beauvais reia afirmația în secolul al XIII-lea, iar cavalerul Jean de Mandeville se referă la ea în secolul al XIV-lea: „Nu mănâncă nici carne de iepure, nici de găină, nici de gâscă”. Doar că Mandeville nu vorbește despre Anglia, pe care are toate motivele s-o cunoască bine, ci despre o insulă din vecinătatea Asiei. Ceea ce nu se știe despre un ținut marginal se împrumută din ceea ce se crede că se știe, sau din ceea ce alții au spus, despre un alt ținut. Noțiunea de ținut marginal precumpănește asupra autenticei localizări a fenomenelor relatate.

Astfel, *Indika* lui Ctesias înmulțește personajele și animalele pe care pictorii și sculptorii din epoca romanică le vor ridica la rangul de alegorii fără a le situa în spațiu: manticora – leul cu chip de om și coadă de scorpion –, care apare ca atribut al profetului Ieremia la Catedrala din Cahors, ori pigmeii mari cât pumnul, sau neamul sciapozilor cu un singur picior de pe timpanul Abăției din Vézelay, ca să nu mai vorbim de nenumărații grifoni, licorni, centauri, sfincși

și sirene, ale căror fiziologii inventate au în plus, pentru sculptor ori sticlar, marele avantaj de a se înscrie lesne în orice fel de cadru sau medalion, fie el cerc, pătrat sau cvadrilob.

Literatura conferă și ea acestor făpturi fantastice o substanță, un mediu natural și chiar o istorie. Inspirându-se din cele mai vechi texte – în secolul al VIII-lea î.Hr., Hesiod menționa deja cinocefalii –, ca și din vaticinațiile tardive ale lui Pliniu și Isidor din Sevilla, apar *Bestiarele*, în versuri și în proză, de care secolul al XIII-lea se dovedește avid – cel al lui Philippe din Thaon, de pildă, ori cel al lui Gervase, al lui Guillaume le Clerc (*Bestiarul divin*), ori al lui Pierre din Beauvais. Toate reiau cunoștințele transmise de *Physiologus* și de Isidor din Sevilla în ale sale *Etimologiae*... Universul lor e populat de ciclopi, de femei cu barbă și de uriași hirsuți, de ihtiofagi enormi și de pigmei, de himantopozi umblând în patru labe și de hipopozi ale căror picioare sunt înzestrate cu saboți.

Uneori, în tradiția lui Pliniu, țelul este cel de a informa. Bizuindu-se pe Sfântul Augustin, unii afirmă că toate acestea nu înseamnă nimic. Indiferent de culoare, de mișcare, de limbă, de putere, de „calitatea naturală“, esența omului constă în capacitatea sa de a înțelege. Măreția gândirii augustiniene alunecă la succesorii săi spre derizoriu: nimănui nu-i pasă cu adevărat de limitele povestirii. Lumea e visată așa cum e descrisă. Unele spirite subtile evită să facă vreo legătură între descrierile acestor tărâmurii stranii ori ținuturi din marginea lumii – „insulele“ – și realitatea observată: interpretarea simbolică prevalează sub pana unui Richard din Fournival sau a celor care, asemenea lui, compun așa-numite *Bestiare de dragoste*, în care nimic nu mai sugerează că ar fi vorba despre descrieri ale unui pământ real.

Imaginarul lui Pliniu poartă, firește, pecetea moralei creștine, sau, uneori, pe aceea a unei teologii cel puțin superficiale. E subliniată castitatea amazoanelor și înțeleapta lor cărmuire, se atribuie sfinților și locurilor sfinte puteri extraordinare care devin miraculoase, animalele fantastice sunt considerate simboluri ale unor ființe ori comportamente. Manticora, leul cu chip de om și coadă de scorpion, trăitor în măruntaiele pământului, devine atributul lui Ieremia, cel azvârlit în groapa de gunoi. Femeia cu coadă de pește, sirena care-i ademenea în adâncuri pe navigatorii Antichității, se transformă în simbol al Ispititorului. Licornul devine, la alegere, simbol al lui Hristos, al Diavolului, ori al purității virginale. Cât despre centaur, acesta e totdeauna Satana. Totul se rezumă la o afirmație: Dumnezeu a făcut minunile. Gossouin din Metz o spune cu înțelepciune:

El a făcut pe pământ nenumărate minuni pe care rațiunea nu le poate explica.

Mai târziu, teologii și-au îndreptat, nu fără realism, atenția asupra posibilei evanghelizări a făpturilor fantastice. Vreme îndelungată, conform autorității Părinților Bisericii, monștrii au fost socotiți un soi de animale. Nu părea mai ciudat să ai un singur ochi decât să ai patru labe ori aripi. Ciclopul era înlăturat de la Mântuire, ca și licornul ori sfinxul. Socotindu-se confruntat cu o realitate, la mijlocul secolului al IX-lea, călugărul Ratramne din Corbie raționează în chip diferit în legătură cu cinocefalii din Nordul îndepărtat. Trebuie oare predicată *Evanghelia* oamenilor cu cap de câine? îl întreabă episcopul Rimbart – când pleacă în calitate de arhiepiscop de Bremen cu misiunea de a evangheliza populațiile din Nord – pe teologul din Corbie, cunoscut mai cu seamă pentru ostilitatea sa față de transsubstanțiere, adică față de doctrina oficială în legătură cu Euharistia. Se zice – adaugă episcopul Rimbart – că au o organizație socială și că își cultivă pământul, deci activități care îi așază deasupra animalelor. Până la informații mai ample, Ratramne conchide că este cu desăvârșire corect să li se predea religia.

Călătorii, după cum se va vedea, sunt mai mult sau mai puțin de acord să diminueze însemnătatea acestui miraculos moștenit, dar prea puțin confirmat de realitate în drumurile lor. Cei mai lucizi continuă să colporteze vechile istorii, dar fără a mai crede cu adevărat în ele, ci doar pentru că sunt distractive. Misionarii, negustorii și cititorii lor rămân foarte surprinși atunci când constată că legendele se inversează: monstrul devine totdeauna „celălalt”. Astfel, prințul armean Haitton, care a călătorit mult în Asia, relatează lucruri stranie în a sa *Istorie a Orientului*, scrisă de el, către 1305, în franceză, în refugiul său cipriot (tradusă apoi tot de el în latină și retradusă finalmente în franceză de călugărul Jean le Long de la mănăstirea Saint-Bertin din Saint-Omer):

Locuitorii din Chitai [chinezii] sunt foarte înțelepți, foarte pătrunzători, bogați în toate soiurile de meșteșuguri și științe. Din care pricină privesc cu dispreț toate celelalte neamuri ale lumii. Spun că sunt singurii din lume care văd cu doi ochi, că latinii nu văd decât cu unul singur și că toate celelalte neamuri sunt oarbe.

Fabulosului păgân inspirat din Pliniu și din continuatorii lui, creștinismul îi adaugă propriul său miraculos, amplu inspirat din cosmogoniile orientale, al căror ecou e încă perceptibil în prima jumătate a secolului al XIII-lea în opera lui al-Qazwini. Firește, creștinii nu mai caută Grădina Edenului în zona celor patru fluvii de care se vorbește în *Ecleziastul* și pe care le reia *Apocalipsa*. Chiar dacă sunt în continuare identificate cu Tigrul și Eufratul, Nilul și Gangele, apar două observații: cele patru fluvii reale sunt prea îndepărtate unul de altul pentru a putea iriga același țărâm, iar malurile lor sunt prea dens populate spre a putea constitui acea grădină din care omul a fost izgonit. Se știe, pe de altă parte, că

Dumnezeu n-a condamnat Edenul la dispariție: grădina miraculoasă e interzisă omului, dar nu distrusă. Ceea ce îi determină pe comentatori să înlăture din presupunerile lor deșerturile. Neavând încotro, Paradisul terestru trebuie căutat, ori imaginat, într-un loc inacceptabil în care poate dăinui o grădină cu fructe minunate, dar la care omul nu ajunge niciodată.

Occidentul nu oferă în acest sens nici o speranță: întinderile reci din Nord și Nord-Est, care n-au fost încă întru totul explorate, n-au într-adevăr nimic dintr-un Eden. Cine zice delicii și grădină se gândește la soare și căldură. De aici până la a spera că, dincolo de regiunile toride pe care omul nu le poate străbate, se află o țară cu soare temperat și izvoare răcoroase nu mai e decât un pas. În secolul al VII-lea, Isidor din Sevilla are în vedere Bengalul. Mai prudent, Toma d'Aquino, în secolul al XIII-lea, vorbește doar de o oarecare regiune a Asiei de Sud-Est. Paradisul capătă strălucirea smaraldelor și parfumul prețioaselor mirodenii.

Alții renunță să mai caute Paradisul pierdut, Paradisul terestru, și își îndreaptă atenția către Paradisul care rămâne deschis credincioșilor ca loc al preafericiților. Chiar dacă cei mai mulți teologi și literați concep un Paradis imaterial, un Cer care nu se confundă defel cu firmamentul înstelat al cerului fizic, mai există totuși unii care și-l închipuie ca pe un loc material, dar complet distinct de pământul locuibil. Apare astfel în vocabular „lumea cealaltă“, o lume inaccesibilă, pe care nimeni nu se mai gândește cu adevărat să o localizeze într-un Orient în care omul occidental pătrunde din ce în ce mai adânc. La mijlocul secolului al XIII-lea, Joinville mai poate încă visa că se află la țărmul mării care se învecinează cu vechiul Paradis: n-a văzut el oare pescarii egipteni scoțând în plasele lor resturi pe care le-a recunoscut a fi mirodenii, aloe și scorțișoară scuturate de vânt din pomii Grădinii Edenului? Iar două generații mai târziu, către 1340, Marignoli n-a auzit oare în India spunându-se că Paradisul terestru se află într-o insulă din Sud, altfel spus în Ceylon? Totuși, în secolul al XIII-lea, autorul mapamondului de la Hereford ezită deja să localizeze Paradisul în afara lumii cunoscute: porțile pe care le așază la intrarea lumii circulare sunt „Porțile Paradisului“. În secolul al XIV-lea, Jean de Mandeville merge mai departe și situează Paradisul în afara oricărui acces: Paradisul se află în vecinătatea cercului ceresc al lunii. Toate apele lumii își au acolo izvoarele. Dar trecerea e împiedicată de deșerturi, de munți, de cataracte, de animale feroce. „Nici un muritor nu se poate apropia de el“.

ATLANTIDA

În acest moment oamenii încep să se gândească la Occident, la un alt pământ locuibil, străin de cele trei continente de pe mapamonduri și de apele navigabile ale emisferei considerate aproape cunoscută. Grecii, și Homer

printre mulți alții, vorbeau de acele „insule ale Fericiților“ înălțate în mijlocul oceanului și reprezentând rodul imaginației îmbinate cu relatările primilor fenicieni ce s-au aventurat în Atlantic. În secolul al VI-lea, legenda irlandeză afirmă că Sfântul Brendan a navigat către vest până la niște insule unde începe un Paradis terestru, despre care nimeni nu poate spune dacă este Paradisul pierdut al lui Adam și Eva ori locul în care preafericii așteaptă Judecata de Apoi. În locul acesta, navigatorii secolului al XIV-lea descoperă Insulele Canare, iar un infante de Spania nu pregetă să ceară papei să fie recunoscut drept „prinț al Fortunei“. Deși mai puțin siguri decât Homer, Părinții Bisericii își îndreaptă uneori privirea în aceeași direcție. Sfântul Ieronim în secolul al V-lea și Beda Venerabilul în secolul al VIII-lea înclină să situeze locul preafericilor într-un „alt“ ținut, foarte îndepărtat. Pe scurt, privirile se ațintesc dincolo de orizontul Atlanticului.

Se cuvine, de asemenea, reamintit cel de-al patrulea continent întrezărit de Platon în *Timaios*, un continent care ar da în chip oportun pământurilor răsărite din ape o aparență de simetrie, atât ca latitudine, cât și ca longitudine. Desigur, Platon n-a făcut operă de geograf. Coerent în perceperea lumii ca ansamblu de imagini imateriale și a realității ca alcătuire a spiritului, filosoful dă mereu ficțiunii culorile istoriei și se ferește cu grijă să traseze el însuși hotarul dintre fabulația semnificativă și realitatea semnificativă.

Povestea are tenta luptelor mitice care i-au opus în negura vremurilor pe oameni și pe uriași, făpturile pământului și cele ale mării, forțele Binelui și cele ale Răului. Un bătrân preot al zeiței Neith – Marea Zeiță din Sais – e cel care, conform lui Critias care relatează faptul lui Socrate, îl pune în gardă în secolul al VI-lea (î.Hr.) pe Solon, legiuitorul Atenei. Grecia, spune el, nu știe nimic despre propria sa istorie, cu excepția celei recente, cunoscută din cele afirmate de grecii înșiși. Pentru atenieni, totul începe cu Homer.

N-aveți nici o opinie străveche provenind dintr-o tradiție arhaică,
nici vreo știință de veacuri.

În această privință atenianul se comportă ca un copil pentru care lumea începe în ziua nașterii lui. Egiptul înțelepților e însă păstrătorul unei tradiții mult mai vechi și deține astfel cheia istoriei vechii Atene.

Solon află că Atena a fost, cu nouă mii de ani în urmă, cetatea prin excelență – excelență aristocratică, după Platon – și că țărmurile ei se confundau în acea vreme cu cele ale lumii mediteraneene. Zeița Atena i-a dat „la împărțeață această organizare“. Mai exista însă o altă putere, întru totul opusă, o „putere insolentă“. Lumea acesteia se afla la vest, teritoriul său, dincolo de Coloanele lui Hercule, era o insulă mai mare decât Asia și Africa la un loc: un continent înconjurat de Ocean.

În afară, se află această adevărată mare și pământul care o înconjoară și care se poate într-adevăr numi, în sensul propriu al cuvântului, continent. Or, în această insulă Atlantida, regii au statornicit un mare și minunat imperiu.

Cetatea lui Solon își datora nașterea și viața zeiței Atena. Insula de la vest le datora zeului apelor adânci, lui Poseidon. Copiii lui Poseidon au invadat lumea Atenei. Puterile devastatoare, flotele Oceanului au trecut hotarele lumii ateniene. Străbătând Coloanele lui Hercule, ele au intrat în Mediterana. „Datorită forței lor spirituale și artei militare“, puterile înțelepciunii – ateniinii – le-au respins chiar până în acel Ocean în care șocul elementelor a înghițit totul într-un cutremur de pământ și înspăimântătoare cataclisme. Al patrulea continent astfel acoperit de ape era Atlantida. Scufundându-se, a lăsat un nume Oceanului.

Acest ocean de acolo e primejdios și de neexplorat din pricina obstacolelor de pe fundul mocirlos și foarte puțin adânc, pe care le-a creat insula scufundându-se.

Platon va reveni la această temă în *Critias*. Atlanticul prezintă navigatorilor obstacolul de netrecut al unui fund mocirlos, vestigiul al continentului scufundat în care Poseidon își așezase copiii făcuți cu o muritoare. Pentru acest imperiu al apelor și pentru stăpânii lui, Platon va inventa o genealogie, o geografie și o istorie a căror precizie e suficientă spre a sugera ironia. Se mai cuvine notat că, în schimb, Platon nu e defel stânjenit de absurditatea unei insule care înconjoară marea. Modelul mediteranean i s-a impus. Insula e doar un fel de a vorbi. De asemenea, filosoful nu explică în ce fel fundul mocirlos împiedică navigația; se referă, fără îndoială, la pragurile submarine. Esențialul nu constă însă în povestire.

Nimeni nu va ști vreodată ce anume din relatarea de bază se datorează tradiției și ce a inventat autorul lui *Timaios*. E totuși evident că, mai curând decât descrierea unor pământuri răsărite din ape, Platon construiește o filosofie a spațiilor politice. Atlantida e o Asie a Vestului, o Asie a Apelor, o Asie a Răului. Printr-un pericol biruit – și un asalt pedepsit – Atlantida transferă în Vest pericolul oriental căruia, încă din vremea războaielor medice, i se dă în Agora un nume precis: Persia. Platon nu ne induce în eroare atunci când face din relatarea înfruntării ecoul unei alte celebre relatări: cea pe care, în secolul precedent, Eschil o încredințează, în *Perșii*, mesagerului Atenei. Atlantida este Persia Vestului. Ea dă cetății colonizatoare conștiința ideologică a unei cetăți eliberatoare.

Toate acestea ar putea fi doar un mit ori o parabolă. Dar Atlantida nu va înceta să obsedeze mințile oamenilor, dăinuind pe fundalul tuturor lucrurilor

neînțelese ale unei lumi înconjurată de necunoscut. Rațiunea nu se acomodează lesne cu vidul ce pare a fi pentru lumea oamenilor acest ocean lipsit de pământuri. Timp de două milenii se va tot pune întrebarea dacă într-adevăr n-a mai rămas nimic din Atlantida.

Întrebările au continuat încă din Antichitate. La Atena părerile erau împărțite. Aristotel și Eratostene resping existența Atlantidei și nu văd în povestirea lui Platon decât o fabulație. Dacă e să-i dăm crezare lui Strabon, Posidonius e mai puțin categoric: „Legenda referitoare la această insulă ar putea foarte bine să nu fie o simplă ficțiune“. La Alexandria, Atlantida va fi considerată o realitate luată drept alegorie.

Moștenirea biblică conduce Evul Mediu către alte speculații. Așezându-l pe Platon în posteritatea spirituală a lui Moise, primii Părinți ai Bisericii lasă cale liberă tuturor interpretărilor. Ca victimă a Potopului, Atlantida își află locul în Istoria Sfântă. S-a retras oare cu totul Potopul? Nu va fi având oare Hristos și „alte oi care nu aparțin acestei stâne?“ Pământul dispărut nu e oare cel din care va apărea Antihristul? Nu e cumva Atlantida, la vest, pandantul aceluia Paradis terestru căutat încă la estul lumii cunoscute? N-are oare legătură cu regatul Părintelui Ioan, regat ce pare a fi urmașul unei lumi de mult desprinse de cea a cărei inventariere în jurul Mediteranei s-a încheiat?

Orientul și Occidentul se implică în asemenea măsură în investigație încât grecul Cosmas Indicopleustes respinge, în secolul al VI-lea, în a sa *Topografie creștină*, o Atlantidă a Vestului care nu-și află locul în Mântuirea lumii, fără a o elimina însă dintr-un Orient în care o integrează, de bine, de rău, în moștenirea lui Moise.

CULTURA CREȘTINĂ

Astfel de ipoteze nu prea îl preocupă pe omul medieval. După cum nu se frământă în legătură cu monștrii, știind sigur că aceștia nu există în universul său familiar, tot așa omul Evului Mediu nu se gândește în mod serios că ar putea ajunge vâslind până la noul Pământ al Făgăduinței. Himerele sunt doar curiozități. Paradisul terestru este obiect de conversație. Dimpotrivă, „păgânismul“ – la care creștinătatea medievală reduce orice religie pe care o cunoaște prea puțin – e de ajuns spre a exclude ținuturile foarte îndepărtate de la destinul comun al pământurilor răsărite din ape. Ciudățenia mirodeniilor și a mătășii își află un neașteptat ecou în hagiografiile legendare. Nu-i nimic bun de așteptat din țările bântuite de monștrii tradiției antice.

Grégoire de Tours, care nu-i un mare călător, își îngăduie referiri la miraculos atunci când relatează istoria Sfântului Bartolomeu, acest apostol despre care *Evangelhia* nu spune absolut nimic, dar despre care povestirile apocrife

istorisesc care mai de care misiunile în Arabia, Mesopotamia, Armenia, unde și este jupuit de viu. Azvârlit în mare, sarcofagul cu trupul apostolului plutește până în insulele Lipare. Se știe că trupul a ajuns în secolul al IX-lea la Benevento și, în secolul al X-lea, la Roma, în insula Tibrului, unde este încă venerat. Credulul Grégoire de Tours nu ezită însă nici un moment când e vorba de o navigație cu mult mai îndoielnică decât cea din tradiția romană: Bartolomeu a predicat *Evangelia* în Asia, iar sarcofagul a plutit pe valuri din India. Cu alte cuvinte, acest sarcofag a renunțat la istmul egiptean. De îndată ce se evocă Extremul Orient, fantezia acționează din plin. Să ne fie clar: arhiepiscopul din Tours confundă țările, ignoră istmul și ia pur și simplu India drept cel mai nimerit exemplu pentru o țară sălbatică.

Tot atât de important e miraculosul și în Atlantic, cu istoria Sfântului Brendan. E cert că abatele irlandez, mort către 580, a făcut cel puțin o traversare din Irlanda în Scoția. Pentru legendă a devenit însă un personaj de excepție: abatele navigator care a străbătut timp de șase ani în lung și în lat oceanul cu cei șaptesprezece călugări ai săi. Brendan acostează pe țărmurile cele mai bizare. Întâlnește din belșug sirene și ciclopi. E faimos mai cu seamă pentru că, într-un an, a celebrat Liturgia de Paște pe spinarea unei balene pe care a luat-o drept insulă. Cu mai multă ori mai puțină fantezie, există vreo douăzeci de asemenea exemple de navigații miraculoase care – asemenea aventurii Sfântului Guirec, cel care a traversat Marea Mânecii în scobitura unei stânci plutitoare – nu sunt adesea decât imitații fanteziste ale lui Hristos pășind pe valuri.

Să înțelegem bine: treptat, legenda grefează pe viața abatelui irlandez un întreg fond de vechi istorii marinărești fabuloase, deosebit de antrenante într-o Irlandă veșnic confruntată cu oceanul și cu orizonturile lui incerte. Nu mai puțin, succesul acestei legende de-a lungul întregii Europe, din Norvegia și Germania până în Provence și în Italia, nu se datorează pur și simplu doar gustului pentru pitoresc. În aceeași măsură în care reprezintă un aspect al barocului medieval, istoria lui Brendan corespunde și imaginii pe care Europa și-o făcea cu privire la marginile ei septentrionale și la limita atlantică. Nu e întâmplător faptul că atâția pioși schimnici ai epocii merovingiene și-au petrecut sihăstria pe câte o insulă de pe litoralul atlantic. Îi găsim la Ouessant ca și la Groix, pe insula Jersey ca și pe viitorul Mont-Saint-Michel. Datorită tocmai neregularității lor, marginile oceanice ale lumii cunoscute conferă – ca de altfel și adâncurile pădurilor – un cadru material potrivit retragerii din lume.

În ceea ce-i privește pe locuitorii uscatului, aceștia văd în ocean și în pericolele lui pur și simplu Infernul. Cei care contemplă talazurile din înaltul falezelor percep caracterul implacabil al veșnicei lor repetări – valurile, marea – cu mai puțin realism decât marinarii deprinși cu lupta. Marea e pentru ei izvor de catastrofe.

Marea azvârle pe țărmuri monștrii pe care i-a hrănit cu peștii săi. Ascultă, fără îndoială, de legile naturii atunci când devorează făpturi vii și le scufundă în torentele ei impetuoase.

Nimeni nu se lasă cu adevărat păcălit, nici măcar bunul abate de Saint-Riquier din Picardie, care reproșează Mării Mânecii mai cu seamă faptul că aruncă la mal valuri de invadatori normanzi. Dar miraculosul naturii inventate corespunde, în viziunea teologică a cosmosului, laturii de irațional din dogmă. În spațiu ca și în spirit, limitele cunoașterii sunt în mod esențial întretesute cu incertitudini. Englezul Gervase din Tilbury notează, către 1215, în ale sale *Divertimente imperiale* (numită și *Cartea minunilor lumii*), că ceea ce rămâne obscur în miraculos nu e decât partea încă neexplicată a Creației. Omul nu înțelege tot. Poți să crezi și totodată să cauți să înțelegi. Reluând cu eroism tentativa lui Aristotel, Toma d'Aquino nu va face altceva, în generația următoare, decât să încerce să elimine caracterul esențial conferit de teologia tradițională și platoniciană antagonismului dintre Credință și Inteligență.

În ceea ce privește lumea, aceasta e totdeauna văzută în tripla oglindă schițată de Vincent de Beauvais: oglinda naturală, oglinda istorică și oglinda doctrinară. Una e să privești, alta să-i înțelegi pe marii autori antici și alta să tragi învățăminte din scrierile lor. Acestea privesc destinul sufletului și nu căile marinarilor. Lumea reflectă omul, în măsura în care e opera lui Dumnezeu.

Precizarea revine oarecum o dată cu marile compilații datorită cărora Evul Mediu va putea conserva o tentă de clasicism. Căci Pliniu și Aristotel sunt mai adesea citați decât citiți, iar exemplele pe care le folosesc învățații care scriu ori care predică sunt îndeobște cele aflate în enciclopedii și manuale. Unii adoptă genul literar al poveștilor alegorice. Este cazul retorului Martianus Capella, care în lucrarea sa *Nunta lui Mercur și a Filologiei* (secolul al V-lea) face bilanțul metodic al culturii antice. Alții, ca Isidor din Sevilla (la începutul secolului al VII-lea), în *Etimologiile* sale, elaborează un catalog al cunoștințelor necesare. Dar nici măcar Isidor, a cărui operă va constitui în Evul Mediu o bază pentru orice explicație a lumii, nu se preocupă să-și verifice citatele, nici să înlăture exagerările.

Pentru că, din prudență, învățatul dă întâietate scrierilor antice asupra imaginației, citatul este privilegiat în dauna observației. În *Imaginea lumii* sau *Mapamondul*, călugărul Gossouin din Metz, un contemporan al lui Toma d'Aquino, care transmite cu seninătate posterității imaginea unui Pământ rotund „ca un măr“, reia, fără să manifeste vreo îndoială, descrieri de făpturi monstruoase din Pliniu și Isidor, ba chiar din Honorius din Autun și – pentru a treia versiune pe care Gossouin o pune la punct după cruciada lui Ludovic cel Sfânt în Egipt – din *Istoria Ierusalimului* de Jacques de Vitry. Aceleași personaje și animale fabuloase figurează, în secolul al XVIII-lea, pe una dintre cele mai

bune hărți pe care ni le-au lăsat aceste vremuri de efervescentă intelectuală, mapamondul de la Ebstorf. Iar laicul Gervase din Tilbury, demnitar regal la Arles și familiar al curții imperiale, face în continuare caz de pitorescul inventat când scrie *Divertimente imperiale*, enciclopedie istorică și geografică – pornind de la Noe și făcând referiri la trei continente. Dar Gervase e conștient de deosebirea ce se cuvine făcută între ficțiune și mărturia documentară: el se bazează pe arhivele pontificale atunci când schițează geografia administrativă a Bisericii.

În aceeași epocă, Bartholomew Englezul, un erudit franciscan venit din Anglia pentru a preda la Paris, apoi la Magdeburg, alcătuiește, sub forma unei culegeri de citate pentru uzul predicatorilor, un bilanț relativ lucid al cunoștințelor științifice din vremea sa în tratatul *Despre însușirile lucrurilor*, în care își află loc notații referitoare la geografie și astronomie, ca și observații cu privire la cutumele țărilor. Lucrarea devine curând un manual uzual de învățământ. La cererea lui Carol V, va fi tradus din latină în franceză. Tratatul se regăsește, ca lucrare indispensabilă, în biblioteca oricărui om bine educat din timpul primilor umaniști și figurează printre primele cărți tipărite în Franța: sunt cunoscute douăsprezece ediții incunabule în latină și nouă în franceză, toate anterioare anului 1500.

La un secol după Gervase, Gossouin și Bartholomew, Jean de Mandeville face din cartea sa, pe care posteritatea o va boteza *Călătorii*, un talmeș-balmeș de lecturi proprii și de amintiri atât personale, cât și ale altora. În ultimii ani ai secolului al XIV-lea, teologul Pierre d'Ailly – rector al Colegiului din Navarra, apoi cancelar al Universității din Paris (este unul dintre protagoniștii Marii Schisme a Occidentului) și viitor cardinal – compilează la rându-i o *Imagine a lumii* în care, deși se dovedește mai puțin credul decât bunul Gossouin, nu aduce nimic altceva decât o abundență de citate împrumutate din marii autori greci și latini. Pierre d'Ailly consideră că pământul nu poate fi peste tot locuibil. Asemenea lui Ptolemeu, socotește că populația nu poate fi grupată decât pe un sfert din „mărul” lui Gossouin: pe jumătatea cunoscută a emisferei cunoscute.

Pământul locuibil nu e rotund ca un cerc, așa cum vrea Aristotel. Este ca un sfert din suprafața unei sfere ale cărei două extremități sunt puțin îngustate, adică cele care sunt nelocuite din pricina căldurii și a frigului. Dar această situație nu poate fi satisfăcător ilustrată pe o hartă plană așa cum este pe o sferă.

Această ultimă frază pune în lumină confuzia ce se perpetuează între noțiunea de pământ răsărit din ape – ceea ce grecii numeau *oikumene* – și cea de pământ locuibil. Raționamentul lui Pierre d'Ailly se constituie pe noțiunea de pământ răsărit din ape, urmărind de fapt să sugereze pământul locuibil.

Pierre d'Ailly se contrazice de altfel atunci când își formulează cele șase concluzii referitoare la efectele mișcării soarelui. Înainte de a conchide corect că soarele e la zenit sub tropic în ziua solstițiului și că nu e niciodată la zenit dincoace de tropic, că lungimea zilelor e în funcție de latitudine, că dincolo de Cercul Arctic există zile fără noapte și că zilele polare durează șase luni, toate acestea fiind „teorii evidente în sfera fizică fără alte dovezi“, d'Ailly enunță această uimitoare concluzie:

Cei ce locuiesc sub ecuator ar avea zile egale cu nopțile totdeauna. Soarele ar trece de două ori pe an pe deasupra capetelor lor... Acești locuitori ar avea în același an două ierni nu prea reci, una în perioada iernii noastre și cealaltă în timpul verii noastre. De asemenea, ar avea două veri, una în martie în timpul primăverii noastre, cealaltă în septembrie când la noi domnește toamna. Aceste considerații ar putea constitui un motiv de a crede în blândețea suportabilă a climei din această regiune.

Astfel, mintea într-adevăr ascuțită a teologului Pierre d'Ailly se încurcă în problemele legate de soare și crede că două veri și două ierni – ca să reluăm propriile lui cuvinte – constituie un climat temperat, fără a înțelege că cele două veri văd soarele la zenit, iar pretinsele ierni îl văd totuși la mai puțin de douăzeci și patru de grade de zenit. În fine, cu greu se înțelege în ce fel ajunge la concluzia că variația duratei zilelor începe abia la tropice.

Cristofor Columb – care posedă un exemplar cu numeroase adnotări – va extrage din cartea lui Pierre d'Ailly cunoștințele sale superficiale de fizică aristotelică. Va prelua din *Imaginea lumii* uimitorul tabel privitor la lungimea zilelor în funcție de latitudine, tabel în care, fără a reține concluziile aberante ale lui Pierre d'Ailly reieșite din mișcarea intertropicală a soarelui, stabilește că ziua cea mai lungă, de 12 ore sub ecuator, e de 13 ore și 30 de minute la tropice și de 22 de ore și 27 de minute la paralela 66, pentru a socoti apoi, subit, în zile: 24 de zile, 15 ore, 18 minute la paralela 67, 182 de zile, 14 ore, 55 de minute la pol. E drept că Cristofor Columb îl ia pe Dante ca referință și că preia de la el afirmația privitoare la rotunjimea Pământului, ca și cum poetul florentin ar fi fost egalul lui Ptolemeu.

Asemenea considerații nu împiedică, evident, învățământul scolastic să repete împreună cu Isidor din Sevilla că Pământul este o roată. Să știi că e un glob dar să-l reprezinți ca pe o roată nu deranjează, firește, pe nimeni.

Portughezul Gilianes din Zurara, unul dintre apropiații lui Henric Navigatorul, a compilat și el în cartea sa *Cucerirea Guineii* tot ce a găsit în bogatele biblioteci ale țării sale, de la filosofii greci și *Biblie* până la Isidor din Sevilla și Toma d'Aquino. A alcătuit adică un florilegiu și nu o relatare a unei experiențe proprii. Gilianes dovedește chiar oarecare originalitate atunci când amestecă

ceea ce preia din lecturile sale, destul de dezordonate, cu rodul unei autentice curiozități, care-l determină să-i interogheze pe navigatorii reveniți de pe coastele Africii. I se întâmplă astfel să constate că realitatea observată nu se potrivește cu părerile marilor autori. La sfârșitul acestei încercări medievale de sinteză, portughezul Diogo Gomes insistă – lucru nou – asupra importanței observației:

Preailustrul Ptolemeu a spus pe de altă parte lucruri admirabile despre împărțirea lumii. Dar s-a înșelat atunci când a afirmat că partea echinocțială a sudului – ecuatorul – e pustie din pricina prea marii călduri. Or, noi am constatat contrariul. Banda echinocțială este locuită de negri, care formează o multitudine de popoare.

RECONSIDERĂRI

„Nu cred tot ce spune Ptolemeu.” Cu aceste cuvinte definește în aceeași vreme, în 1459, cartograful venețian Fra Mauro atitudinea unei lumi ce se confruntă cu noi observații și chiar cu noi calcule. Într-adevăr, savanți și călători se străduiesc să reconsidere datele cuprinse în literatura moștenită de la autorii antici. La drept vorbind, sunt împinși în această direcție în măsura în care oamenii de acțiune se mulțumesc din ce în ce mai puțin cu un ansamblu de cunoștințe despre lume care nu concordă cu propria lor experiență și cu cea a semenilor lor. La inițiativa califului al-Mansur și a succesorilor lui Abbasizi se dezvoltă la Bagdad, începând din anii 750, o activitate de cercetare astronomică bazată atât pe textele grecești și sanscrite – pe care Occidentul le va regăsi bucuros în secolele al X-lea și al XI-lea prin intermediul traducerilor arabe –, cât și pe noile observații facilitate de observatorul înființat chiar la Bagdad în secolul al IX-lea. Grație Spaniei arabizate și traducătorilor ei evrei, Gerbert d'Aurillac, inspectorul diocezan din Reims și viitorul papă Silvestru II, descoperă la sfârșitul secolului al X-lea, o dată cu știința matematică a arabilor, calculele lor astronomice și viziunea asupra globului pământesc dedusă din aceste calcule.

Nimeni nu se aventurează cu ușurință fără a fi investigat literatura, dar în călătorie se observă totul cu atenție. Un călător ca franciscanul Wilhelm von Ruysbroeck – care, după întoarcerea sa în 1255, redactează descrierea misiunii încredințate de Ludovic cel Sfânt – nu se sfiește să noteze că, pe drumul spre China, n-a prea găsit țările, fluviile și mările la care se aștepta conform textelor. Caspica – nota Isidor în studiul său – este un golf al oceanului. Ruysbroeck a găsit-o „înconjurată de pământuri din toate părțile”. Un secol mai târziu, ibn-Batuta explică, în subtitlul cărții sale *Călătorii*, necesitatea confruntării lecturilor cu realitatea:

Un dar făcut observatorilor, tratând despre curiozitățile oferite de orașe și despre minunile întâlnite în călătorii.

Cristofor Columb face și el apel la observațiile predecesorilor lui direcți, reproșându-i – nemeritat, de altfel – lui Ptolemeu de a fi situat prea la nord, prea aproape de ecuator, coasta sudică a Africii, și notează ironic că nici el, nici vreun alt călător n-au văzut vreodată monștrii cu care i-a fost împuiat capul. Ceea ce nu-l împiedică să adnoteze cu toată seriozitatea exemplarul din *Imaginea lumii* de Pierre d'Ailly, însemnând cu roșu pe margine, pentru uzul său personal, diverse pasaje, ca, de pildă, cel în care marele teolog scrie despre femeile din India că nu nasc decât o dată, iar copiii lor, albi la naștere, devin negri pe măsură ce îmbătrânesc. Pe scurt, geografia navigatorului nu corespunde cu enciclopediile și nici cu manualele de astronomie lăsate de filosofia Greciei antice.

Totuși, preocuparea de a observa realitatea și neîncrederea în ideile neverificate nu-l vor împiedica pe Columb să-și facă iluzii atunci când, văzând niște pietre strălucitoare într-un râu din Cuba, face referire la un precedent, fără altă justificare decât o afirmație a lui Pierre d'Ailly:

A văzut lucind niște pietre stropite cu pete de culoarea aurului. Și-a amintit atunci că la vărsarea fluviului Tajo, în apropierea mării, s-a găsit aur și i s-a părut că neapărat trebuie să existe și aici.

Nu exista aur la gura de vărsare a fluviului Tajo, iar Columb se bazează în acest caz pe o afirmație a lui Pierre d'Ailly, care n-a verificat personal acest fapt – o referință care-l incită să vadă aur acolo unde dorea atât de mult să-l vadă.

De asemenea, exigențele principilor depășesc acum simpla reprezentare a drumurilor terestre și a profilurilor litorale. Planurile alcătuite pentru cruciadele din secolul al XIII-lea, destinate armatelor regale ale Portugaliei, și pentru cele din secolul al XV-lea, destinate Spaniei, organizarea expedițiilor de lungă durată presupun o cunoaștere mai puțin hazardată a șanselor de succes și a duratelor de parcurs necesare. Cuceritorul din Antichitate putea merge drept înainte și constata în fiecare moment unde se află. Cel ce inițiază o expediție maritimă nu se poate aventura cu navele sale fără a le pune la dispoziție mijloacele de orientare.

VREMEA SAVANȚILOR

Întâi au fost perfecționate instrumentele de măsură și, deci, precizate releveele astronomice. Astrolabul oferă acum un grad mai mare de precizie. Încă de la începutul secolului al XII-lea, pe dosul unor instrumente de măsură apar linii orare, iar Raymond din Marsilia semnalează, într-un tratat din anii 1130, avantajele acestor noi indicații. În aceeași vreme se traduc multe tratate datând din ultimele două secole și se alcătuiesc altele noi. Parizianul Jean Fusoris, matematician și medic, îmbină în lucrările sale, în cursul primei treimi a secolului al XV-lea, construcția de astrolabi cu cea de ceasuri astronomice. Inventatori și fabricanți de astrolabi, savanții multiplică metodele de calcul

pentru gradarea eclipticii în pânză de păianjen. Pierre de Maricourt, în secolul al XIII-lea, și Richard Wallingford, în secolul al XIV-lea, aduc instrumentului perfecționări mecanice care-l fac apt pentru o vizare precisă. Prin 1330, Jean de Mandeville se va servi de acest instrument pentru a măsura cu relativă exactitate înălțimea Stelei Polare în Brabant, în Boemia, în Libia și pentru a deduce din măsurători latitudinea acestor țări.

Către 1210, al-Qazwini refăcea în totalitate calculele anticilor, deși estimările sale conțineau erori grave: considera soarele de o sută șazeci de ori mai mare decât Pământul, în vreme ce diametrul astrului – căci la asta se referea – e doar de o sută de ori mai mare; de asemenea, supraestima cam de trei sute de ori viteza planetelor.

În aceeași vreme, geografii arabi abordează problemele legate de determinarea longitudinii. Al-Farghāni își fundamentase deja calculele pe diferența de vizibilitate a eclipselor. În secolul al XIII-lea, arabii estimează întinderea Mediteranei de la vest la est la 42° – la 52° , uneori –, cifră care se apropie foarte mult de realitate (aproape 41°) și de care Ptolemeu era destul de departe cu estimarea sa de 62° .

Pe acești arabi, Occidentul creștin îi descoperă mai ales în secolul al XII-lea. Prin ei avea să redescopere știința greacă, operele lui Euclid și ale lui Ptolemeu, traduse deja la Bagdad în secolul al IX-lea. Totodată, avea să cunoască opera realizată, în secolele al IX-lea și al X-lea, la Observatorul califilor Abbasizi din Bagdad și apoi în anturajul califilor Fatimizi din Egipt. Compus la Bagdad la mijlocul secolului al IX-lea, tratatul de astronomie al lui abu-Mashar e tradus în Spania în 1130. E drept că tratatul conține mai multă astrologie orientală decât astronomie științifică. Ceea ce nu e, din fericire, adevărat și pentru operele traduse puțin mai târziu, cum ar fi *Astronomia* lui Al-Farghāni – numit Alfragan în Europa –, traducerea arabă a lucrării lui Ptolemeu, *Planisferul*, datorată lui al-Majriti, *Astronomia* lui al-Battani, numit de latini Albategnius. Fidel bazelor raționamentului pitagorician, al-Farghāni afirmă sfericitatea cerului și a Pământului, ca și imobilitatea globului terestru în centrul unui univers cuprins în calota cerească. Observând și comparând, în anii 900, înălțimea meridiană a soarelui și frecvența eclipselor, al-Battani încearcă să stabilească latitudinea și longitudinea a 273 de orașe, de la Aksum până la Alexandria. Nu mai e nevoie să precizăm că latitudinile sunt mult mai exacte decât longitudinile.

Știința arabă începe să se propage dincolo de lumea islamică. Gerberto se referă deja la ea la sfârșitul secolului al IX-lea. Către 1150, al-Idrisi, savant de origine aristocratică, descendent al unui guvernator de Malaga, lucrează pentru regele normand al Siciliei, Roger II. Născut la Ceuta, școlit la Córdoba și stabilit la Palermo, unde-i sunt acordate toate onorurile datorate originii și științei sale, al-Idrisi e în măsură să ofere regelui, cu câteva săptămâni înainte de moartea acestuia la începutul lui 1154, un *Agreement pentru persoanele care*

doresc să parcurgă diversele ținuturi ale lumii, care pentru mulți va fi cea mai bună și mai lesnicioasă introducere în astronomia și geografia arabe. Încă de la sfârșitul secolului al XII-lea, Daniel de Morley are posibilitatea de a se inspira din lucrările arabilor pentru a sa Carte despre natura lucrurilor superioare și inferioare.

Prin intermediul arabilor este redescoperit Aristotel, nu acela prelucrat de compilatorii latinității târzii, ci un Aristotel mai autentic la care se ajunge grație traducerilor din greacă. Creștinătatea se va înșela uneori, mai ales în domeniul speculației teologice, considerând fidele aceste traduceri și subestimând partea de interpretare introdusă de un Avicenna și, mai cu seamă, de un Averroes. Dar în ceea ce privește astrele și globul terestru, interpretarea e neglijabilă.

Matematicienii evrei și creștini, reuniți către 1250 la curtea din Toledo a regelui Castiliei Alfons X cel Înțelept, vor aborda cu mai multă exactitate o revizuire a pozițiilor astronomice stabilite de Ptolemeu. Spiritul științific preva-lează aici și nu se preocupă nimeni de felul în care vor fi folosite cândva aceste date de către navigatori. Dar efortul avea să-și arate roadele. Operele de căpătâi ale științei arabe se traduc acum peste tot. Încă de la începutul secolului al XII-lea, o adevărată școală de traducători impulsionează mișcarea și inițiază demersul științific la Toledo. Se traduc filosofii, Avicenna și Averroes, și de asemenea se elaborează versiuni latine ale tratatelor de astronomie și ale tabelelor de coordonate astrale. La Toledo, Bologna și Cremona, se traduce *Marea introduce în astronomie* a lui abu-Mashar, un tratat datând din secolul al IX-lea care avea să mai fie folosit de matematicienii secolului al XV-lea. Astronomii parizieni, la rândul lor, verifică și corectează în 1247 tabelele stelelor cu coordonate ecliptice întocmite în secolul al VIII-lea de evreul Masha Allah ibn-Athar. Tradusă în latină de Juan din Sevilla, opera acestui „Mashallah“ ori „Messahalla“ cunoaște în anii 1270 un succes despre care stau mărturie copiile care circulă în tot Occidentul latin, unde lucrarea trece drept *Tratat despre astrolab*.

Ceea ce nu împiedică perpetuarea credinței că soarele și Calea Lactee se rotesc în jurul Pământului și nici recopierea la nesfârșit a vechilor tabele. Mai multe tabele anexate unor tratate de la începutul secolului al XIV-lea nu reprezintă decât transcrierea unui tabel alcătuit la Toledo în 1181. Nu mai puțin, astronomii acestui secol al XIV-lea, atât de fecund în ce privește dezvoltarea unei adevărate științe experimentale, pun la punct noi instrumente, cum ar fi marele „cvadrant nou“ – mai lesne de construit decât de manipulat –, precum și reprezentarea plană a sferei cerești (numită „*turquer*“).

Se ajunge acum la măsurarea globului. Toată lumea încearcă s-o facă în secolul al XIII-lea. După multiple călătorii din Spania la Aden sau la Marrakech, marocanul Abul Hasan Ali compară o sută treizeci și cinci de relevee de poziții astronomice, aducând astfel lumea mediterană la proporții mai exacte. De la 51°, extensia în longitudine a Mediteranei ajunge acum la 44°. Occidentul creștin se înscrie obligatoriu într-una dintre cele două tradiții, cea a lui Ptolemeu – reluată

de Honorius din Autun, Vincent de Beauvais, Brunetto Latini și Gossouin din Metz –, care socoate că circumferința Pământului este de 20 245 de mile (la 8 stadii mila), și cea a lui Eratostene, reluată de John Holywood în tratatul său *Despre sferă*, și de Vincent de Beauvais, apoi de ultimul compilator al secolului al XIV-lea, Jean de Mandeville, și care considera meridianul egal cu 31 500 de mile. Dreptatea este de partea acestora din urmă: ei au socotit gradul egal cu 700 de stadii, adică cu 87,5 mile. Ceea ce înseamnă că oamenii secolului al XIV-lea știu aproximativ ce separă Extremul Orient de Extremul Occident. Pierre d'Ailly scrie limpede încă din 1410 în a sa *Imagine a lumii*, iar Columb, care citește cartea înainte de călătoria sa, rezumă ideea:

Apa curge de la un pol la celălalt în bazinul oceanului, și se întinde de la extremitatea Spaniei până la începutul Indiei pe o lărgime care nu e prea mare.

Singurul lucru pe care ei nu-l știu e că spațiul necunoscut nu cuprinde un ocean, ci două, iar între cele două se află un continent. Rezultatul practic va fi, în primele portulane din Pisa, o nouă estimare a Mediteranei, alungită pe 41° longitudine. Cu această estimare se ajunge la câteva minute de cifra reală.

La drept vorbind, întreagă această complicație convine mai degrabă nevoilor scolasticii eruditului decât nevoilor căpitanului de navă. Același lucru se poate spune despre tabelele de poziții astronomice alcătuite la Paris către 1327 și puse, spre a le conferi mai multă autoritate și chiar credibilitate, sub patronajul lui Alfons cel Înțelept. Regele e mort din 1284, dar câțiva savanți din generația următoare mai știu că el comanditase un corpus de texte utile astronomilor și astrologilor. Aceste *Tabele alfonsine* dau coordonatele a 1028 de stele repartizate în 46 de constelații – în loc de 48 câte numise Ptolemeu – cu o abatere constantă de 17° 8', care ține de aplicarea brutală a unei corecții la tabelele lui Ptolemeu. *Tabelele alfonsine* sunt constituite mai cu seamă din tabele astronomice inspirate din lucrările unor astronomi parizieni din anii 1320, ca de pildă Jean de Lignères și Jean de Murs: se află în ele coordonatele planetelor cu variație regulată și, în general, tot ce îngăduie unui matematician experimentat să calculeze, în orice moment, longitudinea unei planete.

Știind în ce măsură incertitudinea longitudinilor, din cauza lipsei unei ore constante, a viciat, încă din Antichitate, orice evaluare a spațiilor – răsărite din ape ori nu –, se înțelege ce folos puteau avea geografii și navigatorii din asemenea lucrări cu privire la longitudinea planetelor observabile. *Tabelele alfonsine*, ca și lucrările conexe ale astronomului parizian Jean de Saxe, n-au contribuit cu nimic la cutezanța noilor descoperiri ale navigatorilor italieni care, de aproape jumătate de secol, deschiseseră calea maritimă de la Genova și Veneția spre Londra și Bruges. Către anii 1320, pe universitarii parizieni îi preocupă

prea puțin problemele de navigație. Proiectele lor sunt de pură speculație ori chiar de ideologie. Nu întâmplător, după ce efectuează calculele asupra meridianului Parisului (care e și cel asupra căruia fac observații directe), aleg meridianul orașului Toledo. Intenția e aceea de a acredita un viclesug și anume acela de a atribui demersul lor înțeleptului rege Alfons, singurul în măsură să „creștineze” o știință căreia referirea constantă la Ptolemeu – învățatul confundat cu un faraon – îi dădea un aer de păgânism și nici măcar de păgânism roman.

Marinarul e însă un om practic, pe care asprimea meseriei îl face modest. El știe prea bine că nu poți obține nici un fel de precizie când manipulezi astrolabul pe o punte zgâlțâită de valuri. Mai curând merită să-l folosești pe uscat. Cristofor Columb însuși avea să greșească încercând să vizeze Steaua Polară pe un cer tropical pe care aceasta apare cu greu în orizontul nocturn, adesea cețos, ba de nepătruns chiar din pricina luminii selenare. Luând ca reper o altă stea, Columb avea să se înșele asupra latitudinii descoperirii sale. Dar tocmai această lipsă de vizibilitate a Stelei Polare determină noi progrese în arta navigației. În apropierea ecuatorului, în anii 1470, constelațiile sunt greu reperabile: în aceste condiții, a confunda o stea cu alta nu e un fapt excepțional. Iar după trecerea ecuatorului, Steaua Polară nu se mai vede.

Calculul latitudinii se sprijină în acest caz doar pe estimarea înălțimii meridiene a soarelui. O comisie desemnată de regele Portugaliei și reunită în jurul medicilor săi evrei, Moise și José Vizinho, și al astronomului Martin Behaim din Nürnberg elaborează noua metodă de a determina pe hartă poziția vasului. În practică, acest lucru e ușor pe uscat: pentru a ști că e miezul zilei, e de ajuns un gnomon improvizat și o observație de câteva sferturi de oră. O linie trasată pe sol permite măsurarea unghiului solar a doua zi în punctul în care umbra atinge cea mai scurtă extensie. Pe mare, lucrurile stau altfel și e nevoie de un ceas foarte bun sau de o observare a unghiului din minut în minut, singurul mijloc de a se asigura în același timp de ora amiezii și de înălțimea soarelui.

Marinarul este, de asemenea, conștient și de limitele competenței lui matematice. Degeaba i se pun la dispoziție tabele de declinație, precum cele din *Almanahul perpetuu* alcătuit către 1475 la Salamanca de astronomul Abraham Zacuto; multă vreme navigația va continua să se folosească de stele doar cu aproximație. E de ajuns să reamintim erorile comise de Cristofor Columb atunci când elaborează pentru propria lui folosință – recopiind tabelele pe care le are la dispoziție, ca și cifrele oferite de Pierre d'Ailly pentru caracterizarea „climatelor” – tabelul cu zilele cele mai lungi pentru fiecare dintre gradele de latitudine, ca și pe cel al traiectoriei soarelui – în grade de arc – în fiecare dintre constelațiile zodiacale. Asta nu-l poate, firește, satisface pe savant. Marinarul însă nu pretinde, cel mai adesea, decât să păstreze direcția fără a se îndepărta prea multă vreme de coaste și de reperele lor. Direcția se menține cu aproximație după soare și după stele și se rectifică din ochi.

În practică, inventarea busolei pe pivot e mai de folos. Cu mult timp înainte, chinezii, apoi arabii, s-au folosit de busola cu apă, adică de un pai în care era înfipt un ac magnetic și care plutea într-un vas cu apă. În secolul al XII-lea, marinarii europeni o foloseau și ei în mod curent. Sistemul acesta indica nordul, dar cu mare imprecizie. Chiar dacă suprafața apei își păstra orizontalitatea în timpul tangajului navei, nimic nu împiedica firul de pai să cedeze atracției și să se lipească de marginile vasului cu apă. Arabii au inventat atunci un vas care se învârtea. Imprecizia a dăinuit. Dar iată că, în anii 1260, s-a născut în Occident ideea de a monta acul pe un pivot care să-l sprijine, permițându-i totodată să se învâртеască liber. Busola devine astfel mai precisă. În secolul al XIV-lea, noul procedeu e adoptat de toți și se construiesc busole mai stabile, mai precise și mai ușor de citit.

Totuși, instrumentul nu indică decât nordul magnetic. Foarte curând, marinarii își dau seama de derivă. Încă de la începutul secolului al XIV-lea, desenatorii de portulane țin deja cont de variația declinației magnetice observată de navigatorii care s-au aventurat în ocean. Constatând că busolele sale flamande și genoveze indicau nordul cu diferențe de „un cart de compas“ (a 32-a parte din roza vânturilor – *N. tr.*), adică aproximativ cu zece grade, Columb se străduiește să precizeze această derivă, pe care o mai poate considera încă stabilă.

Dincolo de o linie nord-sud, la circa o sută de leghe vest de Azore, acul busolei, care înainte avea o declinație către nord-est, prezintă o declinație către nord-vest de un cart întreg.

Toate acestea îngăduie să se precizeze măsurile înălțimilor pe bolta cerească și cele ale spațiilor pe uscat și pe mare. Franciscanul Giovanni da Monte Corvino – stabilit în India apoi în China, unde, după cum am văzut, a murit ca arhiepiscop de Khambaluk (azi Beijing) – reface pentru sine, la sfârșitul secolului al XIII-lea, măsurile pozițiilor astrale. Se descoperă, de asemenea, și cerul fără Steaua Polară. Monte Corvino observă, pe coasta meridională a Deccanului, că nu mai vede Steaua Polară decât cu puțin deasupra orizontului. Revenind spre Occident pe mare, Marco Polo notează dispariția totală a Polarei când, între Java și Ceylon, coboară la sud de ecuator. Dar lăudărosul Marco Polo nu se poate abține și spune mai mult decât vede, fapt care-l determină pe Pierre d'Abano să descrie, făcând credit marelui călător, un cer austral dominat de o stea minunată, rotindu-se în jurul polului antarctic, „mare cât o pungă“ și având o coadă asemănătoare cu cea a unei comete.

Cu asemenea observații suntem departe de învățământul scolastic, care se încapățânează în continuare să deslușească cele patru elemente ale cerului. Aristotelianul Nicole Oresme, consilier al lui Carol V și teoretician al monedei, precum și logician, menține în cartea sa *Despre cer și despre lume vechea*

distincție inspirată de Aristotel și ilustrată cândva de Isidor din Sevilla. În teorie, Pământul nu e poate decât o sferă închisă în celelalte, în foc, aer și apă; după cum pământurile răsărite din apă nu sunt, în teorie, decât un cerc al cărui centru este Ierusalimul și ale cărui mări despart cele trei continente. Când privește cerul, omul secolului al XIV-lea vede însă pur și simplu repere care-l ajută să știe unde se află.

OBSERVAȚII

După secolul al XIII-lea, nu mai există călător care să nu evalueze, la rândul-i, căile terestre și maritime, perfecționând astfel măsurarea spațiilor, incertă atâta timp cât cunoașterea precisă a orei nu îngăduia un adevărat calcul al longitudinilor. Se verifică măsurătorile, se coroborează descrierile. Adevărata întindere a Asiei îi uimește peste toate pe primii europeni care se aventurează în secolul al XIII-lea până la Extremul Orient. E cazul, de pildă, al unui Piano del Carpini sau al unui Wilhelm von Ruysbroeck, ultimul gândind la plecare că va putea evalua totul cu măsura care i se părea a fi universală, anume distanța de la Paris la Orléans, și care, la încheierea periplului său, ajunge să considere un lucru de nimic cele patruzeci de zile care separă Constantinopolul de Köln.

Asemenea observații clatină ideea pe care oamenii și-o făceau despre Asia la acea vreme. În 1220, Jacques de Vitry descria încă respectivul continent împrumutând informația de la Pliniu cel Bătrân și de la Isidor din Sevilla. Marco Polo e uluit de Marea Chinei cu cele 7448 de insule ale sale și colportează plin de entuziasm descrierea care i se face despre Cipangu, cu alte cuvinte despre Japonia, unde, din pricina eșecurilor militare ale lui Kubilai, în serviciul căruia se află, nu se poate duce personal. Oricare ar fi descrierea acestei Cipangu, descoperirea marii insule de către câțiva occidentali care frecventează Beijingul ajunge pentru a împinge încă mai departe spre est marginile pământurilor răsărite din ape. Cipangu avea să bântuie visele lui Cristofor Columb. Pentru a ajunge în Cipangu pe la vest, avea să-i ceară, către 1484, lui João II, regele Portugaliei, să finanțeze o expediție pe care consilierii științifici ai regelui o resping ca fiind o nebunie.

Dominicanul Etienne Raymond, care afirma că a văzut tot ce se poate vedea și că a trecut chiar tropicul Capricornului, are motive temeinice să conchidă, către 1330, că lumea este mai vastă decât se crede: Asia e o întindere imensă, iar Creștinătatea nu înseamnă, față de toate acestea, decât o mică parte, poate a douăzecea din lumea locuită.

În aceeași vreme, ibn-Batuta se minunează de întinderea Saharei. Dar nu se aventurează să o măsoare. Ajuns, la mijlocul secolului al XV-lea, în Touat, genovezul Antonio Malfante se interesează la Tamentit de timpii parcursului și îi notează: Tamentit se află la treizeci de zile de Tlemcen, la douăzeci și opt

de zile de Ghadames, la douăzeci și cinci de zile de Tunis, de Tripoli, de Fès, de Safi, de Azemmour, de Tombuctu. Lăsând deoparte faptul că o unitate de măsură cum e ziua de mers – atât de diferită pe nisipul ergului și pe pământul pietros al acestuia – e cu totul relativă, informația lui Malfante e inexactă: Ghadames e pe drumul spre Tripoli, iar Tlemcen e mai aproape decât Tunisul. E cazul să se inverseze cifrele. Mai corecte sunt distanțele către Maroc: Tamentit e într-adevăr la egală distanță de Fès, de Azemmour și de Safi.

Este evident că Malfante, care vine de la Sijilmasa, cunoaște personal Maghrebul occidental, în vreme ce pentru cel oriental juxtapune informațiile negustorilor întâlniți în timpul haltelor, fără a se sinchisi dacă ziua de mers a unuia e egală cu cea a celuilalt. Cu toate aceste erori, care nu permit încă o cartografiere a Africii interioare, informațiile pe care genovezul le transmite asociațului său rămas la Genova sunt în măsură să îngăduie schițarea unui ținut interior destul de bine proporționat la sud și la est de Maghrebul bine cunoscut.

Încrezător în lecturile ca și în observațiile sale, Jean de Mandeville dă dimensiuni mai mari când, către 1356, se lansează în măsurarea pământurilor răsărite din ape, adică a universului cunoscut: de la 7° 10' nord la 23° 16' sud între țărmurile septentrionale ale Europei și limitele Libiei de Sus, și cam 245°30' de longitudine între capul occidental al Marii Britanii și Insulinda (Arhipelagul Malaez – *N.tr.*). Și într-un sens și în celălalt, Mandeville se înșală mult. Estimația îi îngăduie însă să riște o previziune la modul condițional: unui glob i se poate da ocol; nu-i decât o problemă de mijloace, de bani, de autorizații; e nevoie de nave și de permis de liberă trecere.

Afirm cu certitudine că cel care ar dispune de echipaj, de permis de liberă trecere și de navă ar putea înconjura întreg pământul, atât pe sus cât și pe jos, și s-ar putea întoarce înapoi în țara sa. Și s-ar găsi mereu pământuri, țări și insule precum în țara aceasta.

Cei mai mulți navigatori se străduiesc încă, la mijlocul secolului al XV-lea, să precizeze poziția reperelor geografice după distanțe. Ca da Mosto notează insulele și capurile doar după numărul de mile parcurse. Madeira se află la 40 de mile de Porto Santo, Canarele sunt separate unele de altele de 40 până la 50 de mile, Capul Alb este la 860 de mile de Canare. Iar Vasco da Gama notează în 1498, dimensiunile poziției comerciale a portului Calicut, în India:

Mărfurile vin dintr-o insulă situată la 160 de leghe distanță, aproape de uscat în partea dinspre oraș, unde se poate ajunge pe sol în douăzeci de zile.

Călătorii cei mai avizați știu bine, firește, că prin această metodă se acumulează erorile de apreciere. Către 1470, navigatorul portughez Diogo Gomes semnalează – dacă nu cumva afirmația respectivă îi aparține lui Martin Behaim

și este făcută cu douăzeci de ani mai târziu – avantajele unei localizări prin calcularea latitudinilor, devenită acum posibilă grație perfecționării cvadrantului.

Aveam un cvadrant când am parcurs toate aceste țări și am notat pe tabelul acestuia înălțimea polului arctic și am stabilit-o mai bine decât pe hartă. Desigur, pe hartă se văd căile ce urmează a fi parcurse pe mare, dar multe erori acumulate nu servesc niciodată la atingerea țelului principal...

Tot combinând distanțele cu gradele de arc, Cristofor Columb notează pentru sine, către 1490, coordonatele recentelor descoperiri făcute în Africa de portughezi.

Bartolomeu Dias a raportat regelui că navigase dincolo de Yan parcurgând 600 de leghe, adică 450 către austru (sud) și 250 către acvilon (nord) și că atinsese un promontoriu căruia îi dăduse numele de Capul Bunei Speranțe...

În acest loc, a descoperit cu ajutorul astrolabului că se îndepărtase cu 45 de grade de linia ecuatorului și că acest punct se află la 3 100 de leghe de Lisabona.

A descris călătoria și a însemnat-o, leghe cu leghe, pe o hartă marină.

De fapt, hărțile cu latitudinile marcate, imaginate deja de către arabi în Oceanul Indian, nu sunt folosite de navigatorii portughezi din Atlantic decât de prin 1485.

Dar toată lumea, ca și majoritatea navigatorilor, se înșală socotind că „trecerea” care unește într-un singur ocean apele din vest cu cele din est se situează în zona ecuatorială. Toți cei ce gândesc astfel o spun limpede: ceea ce îi face pe oameni să renunțe la a întreprinde trecerea spre est nu e imposibilitatea teoretică de a înainta paralel cu ecuatorul, ci obstacolele, lungimea drumului, riscul de a se rătăci sau de a pierde totul. E imposibilitatea de a îmbarca destulă hrană și destulă apă potabilă.

O pasăre zburătoare nu s-ar aventura și nu s-ar putea duce în zbor, din cauza setei și a foamei pe care le-ar avea de îndurat și din cauza celorlalte păsări care ar omorî-o.

Mandeville spune clar: ar fi un drum prea lung. Cel care s-ar lansa în această aventură n-ar mai găsi mijlocul de a reveni în țara sa. Pe scurt, ar însemna o călătorie la capătul lumii, chiar dacă sfera nu are capăt...

Moștenirea antică se impune în acest caz, fără a fi cine știe ce revizuită. În secolul al XII-lea, pe mapamondul *Liber floridus* de la Saint-Lambert figurează o mare ecuatorială separând două emisfere răsărite din ape perfect egale și simetrice: una e compusă din cele trei continente bine cunoscute, Asia, Europa

și Africa, separate de inevitabila mare în formă de T, iar cealaltă lasă permanentul gol, fără nici un desen. Nu se știe ce fel de pământuri alcătuiesc emisfera australă, dar s-ar putea naviga prin sud de la Thule la Taprobane – adică din Islanda în Sumatra – fără a se trece ecuatorul.

E interesantă legenda celui navigator englez care, plecat din India spre a explora mările din est, ar fi avut într-o bună zi surpriza de a acosta într-o țară a cărei limbă o înțelegea; ar fi auzit chemându-se boii ca în ținutul lui. Se întorsese în Anglia! Nevenindu-i să creadă, a făcut cale întoarsă și a ajuns în țara lui pe același drum pe care plecase. Povestea în sine are haz și nimeni n-o crede cu adevărat. Ea arată însă că în mintea oamenilor această idee era prezentă. Ceea ce cu adevărat lipsea erau banii, hrana și curajul de a părăsi pământul cunoscut. Asta o știa toată lumea.

Deocamdată nimeni nu se gândește să înfrunte oceanul spre vest. „Trecerea” rămâne drumul din Occident spre Orient. Și în privința asta fiecare calculează cam ce ar însemna acest drum. Etienne Raymond, autorul unor *Indicații pentru a realiza trecerea*, nu prea e luat în seamă când afirmă că, dacă e să-i crezi pe negustorii arabi întâlniți de el foarte departe de ecuator, coasta africană se întinde mult dincolo de tropic. În 1458, venețianul Fra Mauro, autorul unui mapamond, invocând experiența navigatorilor chestionați de el, împinge departe spre sud limitele Etiopiei, adică ale Africii negre, și estimează la 2000 de mile marine distanța din India până în oceanul occidental. Zadarnic. Europa nu prea crede mărturiile venite dinspre coasta etiopiană și nu acordă credit decât observațiilor făcute pe coasta occidentală.

Eroarea are în acest caz consecințe multiple: dacă ar fi știut că India este atât de departe de Gibraltar, exploratorii Atlanticului nu s-ar fi descurajat oare? Încăpățânându-se în ideea traseului occidental și a „trecerii”, aventurierii oceanului caută doar un drum mai rapid decât cel bine cunoscut care combina costul întreruperilor de transport – de la ruta maritimă la cea terestră –, încetineala traficului caravanier, totdeauna aleatoriu, și dificultățile cabotajului indian pe nave de împrumut.

Conturul coastei occidentale a Africii e răspunzător de această gravă iluzie. Abia ajunși în porturile marocane, navigatorii occidentali află, de la confrății lor arabi, că spre sud coasta se curbează. Când, în fine, ajung pe țărmul Golfului Guineii au impresia că se află la „trecere” și că înconjoară Africa. La fel își închipuie o vreme în largile estuare ale fluviilor africane, pe care trebuie să urce timp de mai multe zile înainte de a se dumeri că spre sud uscatul continuă. În 1455, Antonio de Noli își mărturisește amărăciunea de a fi luat o fundătură, estuarul Gambiei, drept o trecere spre est. Diogo Cão avea să aibă, în 1483, aceeași neplăcută surpriză în estuarul fluviului Congo.

În fine, concepția antică și cam naivă a celor patru vânturi autonome, reduse practic la rolul de simboluri ale celor patru puncte cardinale, face loc

unei viziuni mai experimentale asupra zonelor de circulație a aerului și unei înțelegeri mai sintetice asupra mecanicii circuitelor climatice. Se observă reciprocitatea dintre curenții de aer, ca și cea dintre curenții maritimi. Pentru navigatorii care urmăresc să înainteze, dar și să se întoarcă, această cunoaștere a curenților alternanți e tot atât de prețioasă ca și busola. Înțelegerea sistemelor marilor vânturi din vest, a alizeelor și a musonului, avea să favorizeze în secolul al XIV-lea descoperirea insulelor din Atlantic, și, la sfârșitul secolului al XV-lea, descoperirea Americii. Se știe că vântul împinge spre vest la latitudinea subtropicală a alizeelor, către est la latitudinea mai înaltă a coastelor iberice sau franceze. Se știe, de asemenea, că girația vânturilor se inversează în emisfera sudică și că, în consecință, trebuie transpusă orientarea curenților. Între zonele de acțiune ale celor două sisteme se întâlnesc perioadele de calm paralizant, spaima marinărilor care văd „topindu-se“, de-a lungul zilelor fără vânt, proviziile de apă dulce și de pesmeți. În Oceanul Indian, europenii încep să înțeleagă originalitatea mecanismului musonilor. Marco Polo constată fenomenul încă din secolul al XIII-lea. La sfârșitul secolului, Giovanni da Monte Corvino, care nu are experiență de navigator, dar care i-a chestionat îndelung pe marinarii din Persia, din Arabia și din India, descrie cu reală precizie acest sistem al vânturilor alternante într-un același spațiu:

Nu se poate naviga decât o dată pe an. Într-adevăr, de la începutul lui aprilie până la sfârșitul lui octombrie, vânturile bat de la vest, în vreme ce, din octombrie până în martie, bat în sens contrar. Iar din mai până în iulie, vânturile sunt atât de puternice încât vasele aflate în acest răstimp în afara porturilor sunt socotite pierdute.

În ce privește Nordul, moștenirea greacă și romană e n-ai puțin importantă. Pytheas a descris insula Thule, pe care Pliniu și Vergiliu au socotit-o un fel de capăt al lumii: e „ultima Thule“ a *Georgicelor*. Seneca, în *Medeea*, a profetizat pentru sfârșitul timpurilor descoperirea unei lumi noi: Thule „nu va mai fi sfârșitul pământurilor“. După spaniolul Pomponius Mela, Pliniu face aluzie la un golf plin de insule, care ar putea foarte bine să fie Marea Baltică dimpreună cu principala sa insulă, Scandinavia, care nu-i alta decât marea peninsulă a Suediei și Norvegiei. Tacit, în a sa *Germania*, se face ecoul celor câtorva informații care circulă în lumea romană: oamenii din Nord au vase fără pânze, cu prova și pupa simetrice și egal de potrivite pentru debarcare; ramele nu sunt legate. Fidel obiceiului său de a numi popoarele, Ptolemeu îi amintește pe finlandezi și pe goți, acei goți pe care Casiodor îi consideră, în secolul al VI-lea, foștii stăpâni ai Europei Orientale și Centrale. Firește, Ptolemeu nu putea să ignore insula Thule, pe care o situează cam pe locul insulelor Feroe, deci la jumătatea drumului dintre Scoția și Islanda.

De aici înainte, informațiile cu privire la Nord se îmbogățesc. Misiuni diplomatice și negustori îndrăzneți se întrec în a oferi contururi și dimensiuni

mai apropiate de realitate țărilor situate „dincolo de gurile de vărsare ale Vistulei“. Relatând, în secolul al VI-lea, istoria unei ambasade trimise de heruli la vecinii lor din nord, istoricul bizantin Procopiu se apropie cel mai mult de adevăr în ce privește cvasilegendara Thule. Este, evident, Scandinavia de azi.

Thule e de zece ori mai mare decât Marea Britanie. În cea mai mare parte e pustie. În regiunile locuite se găsesc treisprezece popoare, fiecare cu regele său.

În fiecare an se întâmplă ceva neobișnuit: e vorba de soarele de la miezul nopții care nu apune timp de patruzeci de zile și rămâne vizibil la orizont. Șase luni mai târziu, soarele nu se mai vede: e noaptea cea lungă, apăsătoare pentru cei ce trăiesc acolo sus.

În pofida eforturilor mele, n-am putut ajunge în insula aceasta ca să o văd. Dar m-am informat de la cei care se întorceau de acolo.

Concepția despre Marea Baltică și despre contururile ei se precizează în timpul lui Carol cel Mare, pe când primii normanzi nu amenințau încă țărmurile imperiului. Eginhard nu cunoaște ce lungime are, dar știe că lățimea nu depășește niciodată o sută de leghe. La nord trăiesc danezii și suedezii, pe scurt normanzii. În sud, se află slavii, estonienii și alte câteva popoare.

Începând din secolul al IX-lea, concepția despre Nord continuă să se clarifice. Creștinarea înseamnă înainte de toate misionari care călătoresc, observă și raportează. Succesul creștinării îi determină să pornească la drum atât pe clericii călători, cât și pe pelerini. Chiar dacă Scandinavia mai este considerată o insulă, configurația Extremului Nord fiind ignorată, se știe încotro se întinde Baltica, destul de corect apreciată a fi un golf prin care oceanul pătrunde până în inima Rusiei. Este, începând din secolul al XII-lea, și convingerea negustorilor și navigatorilor germani. În secolul al XIV-lea, convoaiele care transportă sare de la Bourgneuf ori Guérande la Lübeck sau Bergen transformă această percepție geografică într-o realitate economică. Baltica e într-adevăr golful prin care se ajunge de la Bruges la Novgorod.

Nu e prea mult adevăr în povestea care circulă în secolul al XV-lea sub numele de *Descoperirea norocoasă*. Un călugăr de la Oxford ar fi istorisit pescarilor din insulele Feroe și Shetland călătoria sa până la bariera muntoasă care închide, dincolo de Cercul Polar, lumea accesibilă. N-ar fi întâlnit decât un grup de oameni mărunți de statură. Ar fi constatat însă că se putea ajunge la Oceanul Arctic prin nouă strămtori. Pescarii din insule ar fi relatat, la rândul lor, această poveste regelui Norvegiei. Nimeni nu știe cine inventează mai mult, englezul – poate el însuși un personaj imaginar – ori pescarii dornici să-și dea importanță în Norvegia. E greu de închipuit un universitar care se aventurează singur și pe asemenea distanțe în Nordul Extrem. Un lucru e în tot cazul cert: descrierea acestui Nord pustiu și a acelor strămtori ce dau către Oceanul Înghețat e adevărată. În această poveste

sunt, fără îndoială, colportate informațiile unor eschimoși întâlniți de marinarii scandinavi. Grație acestora, la sfârșitul secolului, englezul John Day, un „negustor aventurier” din Bristol, va putea face, într-o scrisoare către Cristofor Columb, legătura dintre povestirile mitice despre Nord și insula perfect reală – Terra Nova, desigur – pe care o cunoșteau pescarii din Bristol.

Revizuirile geografiei moștenite se referă și la oameni, la societăți, la obiceiuri. Până în secolul al XII-lea, pare suficientă informația privind contururile unei mări ori vecinătățile unei insule. De acum înainte, privirea trebuie să fie mai cuprinzătoare. Oamenii se interesează de diferite lucruri. Acest interes va crește în secolul al XIV-lea, când cunoașterea devine mai mult sau mai puțin experimentală în toate domeniile. Nici un călător nu uită să povestească, iar uneori să scrie, ce a văzut și ce a auzit deosebit în domenii atât de diferite cum sunt organizarea politică, îmbrăcămintea, greementul navelor ori moneda folosită în tranzacțiile comerciale.

Cezar era deja interesat de mentalități și de cutume. La mijlocul secolului al VI-lea, compilatorul got Jordanes informează că în Scandinavia trăiesc treizeci de triburi, prezentându-le modul de viață și îndeletnicirile. Jordanes n-a făcut decât să-l citească pe Casiodor. În aceeași perioadă, bizantinul Procopiu încearcă să se apropie de acest tărâm și își efectuează propria cercetare.

După treizeci și cinci de zile de întuneric hibernal, câțiva pândari se instalează pe vârful unui munte și, îndată ce zăresc o rază de soare, transmit celor de jos că cinci zile mai târziu vor vedea soarele. Are loc atunci, în întuneric, cea mai mare sărbătoare a anului.

În secolul al XIII-lea, Marco Polo se miră de navele pe care le vede pe coastele Indiei, cu cele șase catarge ale lor, cu cârmă cu etambou și călăfătuite cu cânepă îmbibată în rășină și nu în smoală ca în Occident. În China, se minunează de poșta imperială, ca și de banii de hârtie, aspecte pe care le reținuse și Wilhelm von Ruysbroeck. Peste tot, ca negustor venețian ce era, Marco Polo evaluează piețele și traficul, estimează mărfurile, studiază populația.

Marocanul ibn-Batuta notează la rândul-i că, în Rusia fiind, a renunțat la voiajul în Nordul siberian din pricina perspectivei de a călători în sănii trase de câini; nu uită neliniștea pe care i-a provocat-o sunetul straniu al clopotelor de la Caffa; menționează prostituția practică la lumina zilei în orașele turcești, ca și pe cea expulzată spre marginile orașelor în China dinastiei Yuan.

Pe măsura experienței sale personale, fiecare se miră de câte ceva. Dominicanul din Rouergue, Jourdain Cathala de Séverac, adulmecă mirodeniile din Sumatra. Franciscanul italian Odoric de Pordenone evocă săgețile otrăvite ale canibalilor din Borneo. Ca da Mosto descrie cu un oarecare talent cele două specii de papagali întâlnite pe coastele Senegalului. Arhivistul Gilianes din Zurara – care compilează la mijlocul secolului al XV-lea, pentru regele Portugaliei, o

Cronică a Guineii combinând relatările marinarilor reveniți în port cu ceea ce poate extrage din corespondența adusă de fiecare navă – descrie modul de viață al unei familii maure, ca și vasele guineene, atât de rapide încât sunt luate – i s-a spus – drept păsări acvaticе.

Preocuparea de a obține o explicație antrenează uneori anchete istorice. Wilhelm von Ruysbroeck află astfel că tătarii au preluat de la uiguri uimitoarea lor scriere verticală ordonată în coloane succesive începând de la dreapta.

În aceste condiții, nu-i de mirare că, în 1311, Conciliul de la Viena asigură misionarilor trimiși dincolo de țările islamice deprinderea cu limbile vorbite, pentru a le favoriza comunicările verbale, care garantează o bună cunoaștere a țărilor și, finalmente, convertirea. Pentru că, dacă nu poți negocia decât arătând marfa și numărând pe degete, nu dispui de mijlocul potrivit spre a transmite adevărurile credinței.

Iată deci un amestec ciudat de moștenire antică, analizată și triată de enciclopedii și de culegeri de citate, cu reconsiderări ale bazelor științifice, oarecum străine de nevoile reale ale descoperirii, și cu o acumulare necontrolată de observații și zvonuri. Un amalgam ce dă naștere unor grave incertitudini și câtorva iluzii.

În ce privește Sudul, se visează, deci, la o „trecere” în apropierea ecuatorului, a cărei ambiguitate este întreținută de Golful Guineii. În esență, se trăiește încă în continuare cu certitudinile moștenite din Antichitate, certitudini foarte bine rezumate în timpul lui Carol VI de Pierre d'Ailly care perpetuează confuzia între pământuri locuite și pământuri răsărite din ape.

Teritoriul african, la fel ca și populația acestor meleaguri, e mai puțin mare decât teritoriul european, pentru că are de la natură mai puțin spațiu locuibil și pentru că din pricina soarelui neîndurător cuprinde mai multe deșerturi.

Descoperind falsitatea acestei opinii, Cristofor Columb adnotează respectivul pasaj din d'Ailly, referind-se mai cu seamă la părerea exprimată, încă din secolul al XIII-lea, de Roger Bacon, părere pe care i-o atribuie lui Avicenna: zona ecuatorială e temperată.

Africa e ca o jumătate de Europă și, măcar că în partea centrală e alcătuită din pământuri nisipoase, este totuși locuită în unele părți. E populată de nenumărați oameni în părțile australe și septentrionale, și asta în pofida căldurii excesive care domnește acolo. Sub linia ecuatorială, unde ziua are mereu douăsprezece ore, regele serenissim al Portugaliei posedă un teritoriu în care am fost și am constatat că regiunea e temperată.

Să nu comentăm clima temperată a ecuatorului: Columb constată că n-a fost prăjit de soare. Cât privește ziua mereu egală sub ecuator, afirmația e

suficientă pentru a falsifica întregul tabel pe care îl alcătuiește navigatorul. Eroarea astronomică a lui Columb e aici evidentă. Cel puțin simte subrezenia raționamentului care atribuie Africii o limită meridională datorată căldurii. Dacă „trecerea“ ar fi în legătură cu căldura, situarea sa sub ecuator tot n-ar fi atât de sigură pe cât o credeau anticii.

Cu speranța de a găsi indicii în experiența altora, oamenii citesc. S-au păstrat 73 de manuscrise ale relatării lui Pordenone, 143 ale cărții lui Marco Polo, 250 ale compilației lui Mandeville. Cristofor Columb este, cum se va vedea, un om care a citit mult. Dar lectura nu înseamnă aventură.

Dacă, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, se ajunge la cartografierea aproximativ corectă a unui Ocean Indian în care a fost, în fine, identificat și localizat Ceylonul, Nilul rămâne tot sub semnul întrebării. Mulți geografi văd în Nil adevăratul hotar ce separă Europa de Asia, ceea ce înseamnă că se spera uneori într-o navigație în amonte pe apele fluviului până în regiunile toride al căror acces poate că îl deschide. În secolul al XIV-lea, ibn-Batuta mai confunda încă Nilul cu Nigerul. Un secol mai târziu, Alvise da Ca da Mosto, navigatorul venețian al infantelui de Portugalia, va mai adăuga „cu strădanie“ la această confuzie:

Acest fluviu [Senegalul], după cum mai mulți o cred, este un braț al fluviului Gion, care-și are izvoarele în Paradisul terestru și pe care anticii l-au numit Niger. Udând întreaga Etiopie și apropiindu-se spre apus de ocean, în care se varsă, fluviul Gion se ramifică în mai multe brațe și fluvii, altele decât Senegalul. Un alt braț care se desface din Gion este Nilul, ce trece prin Egipt și se întâlnește cu marea noastră, Mediterana.

Spre apus, iluzia e datorată faptului că toată lumea, de la Aristotel și Ptolemeu, își închipuie globul mai mic decât este în realitate. Drumul către India și China, ba chiar către fabuloasa insulă Cipangu se află la vest, cu condiția de a avea mijloacele tehnice și curajul de a naviga întorcând spatele către lumea cunoscută. Viziunea asupra lumii, exprimată la sfârșitul secolului al IV-lea de *Cartea lui Esdras*, conform căreia doar a șaptea parte a globului ar fi acoperită de ape, n-a fost încă dezmințită. Aristotel o afirmase deja: coasta Spaniei – prin care filosoful înțelege însă Africa Occidentală – e separată de cea a Indiei doar de o mare îngustă. În cartea a V-a din a sa *Natura*, Seneca afirma fără nici un fel de argument că, în prezența unui vânt favorabil, se poate merge de la Coloanele lui Hercule până în India. Pliniu spune, la rândul-i, că se merge repede din golful Arabo-Persic până la aceleași Coloane ale lui Hercule.

Toate acestea sunt doar ipoteze, dar ideea își face drum: ruta prin vest e accesibilă. Într-adevăr, față de pericolele semnalate în legătură cu „trecerea“ ecuatorului prin sudul Africii, e firesc ca oamenii să fi visat la o rută atlantică prin care se evitau căldurile excesive din zona intertropicală. Citind *Imaginea*

lumii a lui Pierre d'Ailly, care conchide sumar că „întinderea de apă nu e atât de mare încât să acopere trei sferturi din Pământ“, Cristofor Columb notează toate referințele erudite și discută inutil despre chezașia dată de Sfântul Ambrozie textelor apocrife ale lui Esdras, dar ceea ce îi reține în mod special atenția e fraza referitoare la îngustimea oceanului:

Nu trebuie să se creadă că oceanul acoperă jumătatea globului opusă celei pe care o locuim noi...

Extremitatea orientală a pământului locuit și extremitatea occidentală a pământului locuit sunt destul de apropiate. Ceea ce le leagă e o mare îngustă.

Încheindu-și descoperirea referitoare la imensitatea lumii, navigatorul toscan Giovanni da Verrazzano, care a dispus de „echipaj și de permis de liberă trecere și de navă“ avea să-i raporteze lui Francisc I că se face simțită nevoia unei revizuii în sensul amplificării tuturor estimațiilor moștenite de la Ptolemeu.

Globul terestru e cu mult mai mare decât și-au închipuit anticii. Să nu le fie cu supărare matematicienilor care afirmă că ar fi mai puțin pământ decât apă, noi am dovedit contrariul.

Au fost, firește, notate pe hărți țările imaginare. Cea a lui Gog și Magog se află situată cum era uneori și Paradisul terestru. Tot adnotându-l pe Pierre d'Ailly, Cristofor Columb se oprește la citatul din Pliniu conform căruia Polii ar fi locuiți de oameni fericiți, care nu mor decât atunci când sunt obosiți de viață, și notează, extrapolând într-o oarecare măsură, dar fără a corecta confuzia făcută în trecut de legenda Sfântului Brendan:

Dincolo de tropicul Capricornului [în emisfera sudică] se află cea mai frumoasă regiune locuită, pentru că e situată în partea cea mai demnă și cea mai nobilă a lumii, adică Paradisul terestru.

Toate acestea se confundă în mințile oamenilor cu o noțiune aparent simplă, dar mult încâlcită de legendă, anume cea de antipozi. Încă din secolul al XII-lea, Gervase din Tilbury făcea caz, în ale sale *Divertimente imperiale*, de existența în Derbyshire a unei caverne ce ar conduce la o lungă subterană al cărei capăt ar fi situat în cealaltă parte a Pământului, într-un climat însorit, așa cum se cuvenea să fie cel al antipozilor orașului în cauză. Circulă în epocă și alte povești asemănătoare: la antipozi ar exista soare și aur; oamenii ar fi de înălțime mică. Se regăsesc aici ciudatele personaje care apar pe timpanul de la Vézelay. În atare condiții, nu e de mirare că unul dintre vasalii regelui Arthur – citat de Chrétien de Troyes în *Érec și Énide* – este „regele antipozilor“. Lumea subterană și lumea de dincolo se confundă, în mod evident: nu se poate ajunge

la antipozi decât printr-un miracol. Pentru acești oameni, care știu prea bine că Pământul e o sferă, antipozii sunt de domeniul miracolului.

Insulele, la rândul lor, incită imaginația celor care, având prezente în minte și realitățile cosmologice și legenda, gândesc totuși sfera drept ceea ce este. Insulelor Fericiților și Paradisurilor terestre li se adaugă pământurile exilului, care ar putea fi creștinătăți îndepărtate și ar putea întâlni astfel, în aspirațiile religioase și politice, acel Dincolo terestru simbolizat de Părintele Ioan. Acesta e cazul Insulei celor Șapte Cetăți în care s-ar fi refugiat, în timpul invaziei maurilor, șapte episcopi din Castilia și din Portugalia împreună cu credincioșii lor. Insula are însă un alt nume: Antilia. Se va crede că a fost găsită. Numele ei va deveni acela de Antile. Legenda se amplifică însă de la o generație la alta, iar Insula celor Șapte Cetăți nu mai e doar un ținut în care creștinii trăiesc în pace. Se găsește acolo și nisip „plin de aur“. E acel nisip miraculos, de care un Columb ori un Pinzón aveau să se mire, în 1492, că nu-l află decât în mici cantități.

Atlantida nu e niciodată reprezentată. Aparține unei „alte lumi“. În pofida atâtor speculații, în pofida afirmației pur filosofice a celor care – asemenea lui Critias din Atena, dacă e să-l credem pe Platon – refuză să creadă că lumea răsărită din ape este unică și că toți oamenii sunt concentrați pe același Pământ, în pofida, în fine, a celeilalte lumi din care miraculosul păgân ori creștin alcătuiește un Dincolo, singurul lucru pe care nimeni nu l-a înțeles e că oceanul nu e doar unul singur. Nimeni nu-și închipuie existența unei bariere între apele care scaldă la apus Europa și cele care formează Oceanul Indian sau Marea Chinei. Aceasta va fi marea surpriză a lui Verrazzano.

Abia atunci și doar atunci, conchistadorii Lumii Noi vor reconstrui istoria lumii cunoscute spre a-și justifica drepturile. Trăgând, în 1527, concluziile din descoperirea făcută de Cristofor Columb, Bartolomé de Las Casas constată că partea din Atlantida neînghițită de ape a fost cu adevărat regăsită și că, într-adevăr, e vorba de o altă lume. Carol Quintul nu ezită să reconstituie, fără nici o discontinuitate, continentul scufundat, atunci când, în 1533, afirmă că Dumnezeu a îngăduit reunificarea unei Spanii atât de lungă vreme despărțite de Caraibe. Dovada istorică e avansată cu o precizie care, la vremea respectivă, nu face pe nimeni să zâmbească:

De 3091 de ani, aceste pământuri aparțin apanajului regal al Spaniei.

Doi ani mai târziu, inspirându-se liber din Isidor din Sevilla și din alți câțiva autori de prestigiu, Gonzalo Fernandez de Oviedo avea să supraliciteze, în a sa *Istoria generală și naturală a Indiilor*, pretențiile nejustificate asupra emigrației din Insula celor Șapte Cetăți și să facă din Antile antica Grădină a Hesperidelor, pământurile descoperite cu 1658 de ani înainte de Hristos, de Hesper, cel de-al doisprezecelea rege al Spaniei. Insulele Lumii Noi vor deveni astfel o parte regăsită din moștenirea spaniolă.

Spațiul reprezentat

Ideea reprezentării lumii, cu alte cuvinte ideea unui desen a ceea ce, mai mult sau mai puțin, se cunoaște, n-a fost dată uitării de la marile alcătuiți grafice ale geografiei antice, de la porticul lui Agrippa, sau tabelul numit „al lui Peutinger“, fără a lăsa deoparte imitațiile târzii, ca, de pildă, harta murală pictată, în secolul al VIII-lea, pentru papa Zaharia în palatul său din Laterano, ori cea care ornamează una dintre mesele palatului episcopal al lui Theodulf, un familiar al lui Carol cel Mare. Geograful Imperiului roman urmărea să confere o bază clară speculațiilor sale, dar guvernării și comandantii de armate înțelegeau să arate întinderea puterii lor și să cunoască distanțele. Lucrările de școală ajung în piața publică.

Pare că toate acestea nu mai interesează după fragmentarea Imperiului roman. Cartografia de prestigiu nu mai are obiect. Va reapărea în secolul al XVI-lea. Iar cât privește cartografia utilitară, aceasta se prăbușește o dată cu mutația intelectuală a claselor conducătoare. Carol cel Mare va putea face din câțiva prelați agenții unei renașteri deosebit de fecunde pentru secolele următoare, dar nu va putea schimba mentalitatea conților săi. Mult mai târziu, Alfons X se vă complăcea în compania savanților, dar aceasta nu va face din regatul Castiliei un regat de savanți. În ultimele secole ale Evului Mediu, nobilii care încearcă – asemenea lui Cezar povestind războaiele împotriva galilor – să-și istorisească vitejiile și să-și justifice politica – așa cum face, de pildă, Geoffroy de Villehardouin după cucerirea Constantinopolului de către cea de-a Patra Cruciadă – arareori se aventurează să situeze istoria în spațiu altminteri decât prin indicarea câtorva nume de orașe sau de fluvii bine cunoscute. În materie de geografie – prea puțin. În materie de hărți – nimic.

ETAPE DE-A LUNGUL DRUMURILOR

Guvernatorul sau administratorul medieval își desfășura activitatea într-o lume a cărei unică definiție spațială e drumul. Așa se face, de pildă, că percepătorii unui mic oraș italian, obișnuiți să adune impozitele parcurgând unul după

altul satele înșirate de-a lungul drumurilor dispuse radial în jurul orașului-reședință, au uitat timp de o jumătate de secol un sat care se afla la mijlocul distanței dintre două drumuri. Registrele fiscale alcătuite de colecții pontificale pentru prelevarea annantei (impozitul plătit papei de către deținătorii de beneficii pontificale – *N.tr.*) și decimeii nu sunt altceva decât liste parohiale clasate pe circumscripții ale diocезelor și ordonate pe consilii de canonici pentru comoditatea traseului. În cazul în care colecțorul e străin de regiunea respectivă – de pildă, un colecțor italian numit în Polonia sau în Portugalia – acesta e obligat să apeleze, cu toate riscurile ori compromisurile ce decurg din aceasta, la o călăuză din partea locului.

Parcursurile terestre sunt din toate punctele de vedere rânduiești transmise și acceptate. Nici unul dintre importante fonduri de arhive financiare, atât de bogate în liste de parohii, de castele, de piețe ori de domenii, nu furnizează, pentru perioade anterioare ultimilor ani ai Evului Mediu, nici cea mai neînsemnată schiță, cel mai neînsemnat itinerar, cea mai neînsemnată reprezentare teritorială. Se păstrează la Paris numele servitorilor plătiți cu trei parale ca să ducă o scrisoare la Dijon ori la Avignon, la Londra – cele ale arbaletrierilor stabiliți în vreo fortăreață normandă sau gasconă, la Roma – cele ale slujitorilor vreunei capele scandinave ori ale vreunui consiliu de canonici scoțieni. Nici un document nu spune că Blois se află la vest de Orléans.

Referitor la strămoșii ghidurilor noastre turistice, care sunt ghidurile de pelerinaj – și mai cu seamă celebrul *Ghid al pelerinului la Santiago de Compostela* – acestea oferă mai ales informații – cât se poate de prețioase pentru călătorul sărac – despre popasurile și serviciile ce se pot găsi ieftin de-a lungul cutărui sau cutărui drum. Situația e aceeași în cazul *Manualelor* și *Sfaturilor practice*, care despovărează memoria și sporesc experiența negustorilor, aducându-i fiecăruia la cunoștință constatările celorlalți. Aceste lucrări, alcătuite de profesioniști ai comerțului, enumeră cu precizie mărfurile care se găsesc pe diverse piețe, taxele portuare care trebuie plătite, procedurile care trebuie îndeplinite, concordanța măsurilor și greutateilor în uz pentru diferite produse. Preocupare pentru itinerar nu prea există. Pentru a ajunge la Bruges ori la Southampton, negustorul se bazează pe experiența marinarului, nu pe manualul său. Responsabilitatea asupra afacerii și-o reia doar când pune piciorul pe ponton. Iar marinarul, pentru a ajunge la Bruges, urmează un drum care-i este familiar.

Înflorirea comerțului multiplică începând din secolul al XIII-lea acele „indicatoare rutiere”, care nu sunt decât niște itinerare cifrate, dar care se recopiază drept instrumente necesare călătorului. Bazată pe indicatoare din secolul al XIV-lea, compilate un secol mai târziu din ordinul unui abate de Saint-Bavon din Gent, bastard al ducelui de Burgundia, Filip cel Bun, culegerea numită *Itinerare ale orașului Bruges* oferă informații atât pentru drumurile recomandate negustorilor, cât și pentru cele frecventate de pelerini. Alături

de drumurile către Santiago de Compostela și către Rocamadour, se află cel de la Bruges la Novgorod și la Moscova. Pentru fiecare etapă, itinerarul indică distanța, măsurată îndeobște în leghe. Uneori itinerarul e rudimentar. Așa se întâmplă când e vorba de o rută maritimă, pentru că indicatorul nu e destinat pilotului, ci călătorului care caută o navă pe punctul de a pleca: *Itinerarele orașului Bruges*, de pildă, reduc drumul de la Rodos la Alexandria la cele patru etape pe care le impune navigația. Cui vrea să meargă de la Bruges la Babilon, i se recomandă pur și simplu să treacă prin Damasc ori prin Ierusalim.

În schimb, pentru un drum terestru în Europa se dau adesea detalii extrem de precise: de la Tours la Poitiers sunt patru etape (prin Sainte-Catherine-de-Fierbois, Sainte-Maure și Châtellerault) și cinci de la Chartres la Tours (prin Bonneval, Cloyes, Vendôme și Boulay).

Câțiva ani mai târziu, *Harta itinerarelor din Europa*, desenată între 1470 și 1511 de Martin Waldseemüller, arată deja ca o hartă rutieră la scară mare precum cele ale secolului nostru: figurează pe ea orașele, drumurile și principalele terenuri accidentate. Astfel, pe hartă se arată cum – asemenea frecventatorilor moderni ai șoselelor – călătorii pot evita traversarea unui mare oraș cum ar fi Bordeaux, preferând un itinerar puțin mai lung, dar care, ocolind orașul, îngăduie fără îndoială evitarea aglomerației.

Astfel de itinerare nu sunt doar transpunerea unor realități geografice. Mici sau mari, orașele rivalizează spre a atrage o circulație totdeauna profitabilă. Călătorul nu e întotdeauna un biet pelerin cu picioarele însângerate. Mulți pelerini călătoresc călare, înnoptează la han, mănâncă și beau cum se cuvine. Notabilii călătoresc cu o suită. Un negustor înstărit, ca, de pildă, Francesco di Marco Datini, care în 1399 vizitează câteva sanctuare în apropiere de Florența, se abține pe drum de la consumul de carne, dar se ospătează cu pește, oferindu-le și tovarășilor săi de pelerinaj. Negustorul e, firește, puțin înclinat spre frugalitate. De la financiar până la negustorul ambulant, fiecare trăiește după mijloacele sale, dar toți cheltuiesc pe drum. Se locuiește în hanuri și se mănâncă, dar se mai și potcovesc animalele sau se repară carele. Se plătește notarul sau scribul public, ori serviciile unui căruțaș sau ale unei călăuze. Și toți plătesc taxele de intrare în orașe ori de trecere pe poduri. Itinerarele care se constituie încetul cu încetul din practică sunt, deci, rezultatul unui îndemn la foloase spirituale, dar și la avantaje materiale. *Viețile sfinților*, care pun în valoare locurile sacre, sunt totodată și o formă de propagandă. Faima primirii – atenția, ca și hrana și serviciile oferite călătorilor – ocupă un loc important în alegerea care, devenită deprindere, creează drumurile.

O dată ce drumul intră în uz și e fixat de *Itinerare*, circulația se dezvoltă în mod durabil. Pe drumul ales de oameni, cel recomandat de „ghid” – persoană ori publicație – apar sau se dezvoltă infrastructurile de transport și de găzduire, ca și cele legate de rugăciune ori de afaceri. Fluxurile de circulație se fixează cu mult înainte de apariția drumurilor regale ori a căilor ferate.

Trebuie părăsite drumurile obișnuite pentru ca o publicație destinată mediului negustoresc ca *Marchandise* să consemneze câteva noțiuni de geografie. Așa se întâmplă, de pildă, în secolul al XIV-lea pentru drumul spre China cu publicația *Practicarea comerțului* a lui Francesco di Balduccio Pegolotti, unul dintre directorii marii companii florentine Bardi.

De la Tana la Astrahan sunt douăzeci și cinci de zile în căruță cu boi și zece până la douăsprezece zile cu trăsură cu cai. Pe drum veți întâlni mulți mongoli, adică oameni înarmați.

De la Astrahan la Sarai e o zi navigând pe râu, iar de la Sarai la Saraicic o zi navigând pe râu. Puteți călători acolo într-un fel ori în celălalt, pe uscat sau pe râu, dar cei mai mulți preferă calea fluvială pentru a cheltui mai puțin cu transportul mărfurilor.

De la Saraicic la Urgenci, sunt douăzeci de zile în vehicul cu cămilă. Pentru cei care transportă mărfuri, este oportun să treacă prin Urgenci pentru că acolo se află o piață bună pentru mărfuri.

De la Urgenci la Utrar sunt apoi de la treizeci și cinci la patruzeci de zile în trăsură cu cămilă. Luând drumul direct de la Saraicic la Utrar veți călători cincizeci de zile. Pentru cel care nu transportă mărfuri, poate fi, deci, mai avantajos să prefere acest drum direct decât să treacă prin Urgenci.

Geografia negustorului e făcută din înșiruiți de etape și de escale. Nu dintr-un spațiu. A fost nevoie de dorința de a ului lumea a unui negustor retras din afaceri ca Marco Polo – și de talentul notarului Rusticello din Pisa, căruia venețianul îi dictează amintirile sale înflorindu-le – pentru a fi alcătuite descrierile colorate și bogate în cifre de care s-a minunat Occidentul.

Tot talentul îl îndeamnă pe artist să illustreze unul dintre aceste texte cu peisaje și orașe. Într-un *Itinerar de la Londra la Ierusalim* (conservat la British Library) se pot vedea dubla incintă a Antiohiei la o oarecare distanță de coastă, ca și puternica incintă de la Acra (Akko). Dintr-o aparentă preocupare pentru exactitate sunt localizate, în Ierusalim, templul lui Solomon, și, în Acra, templul, castelul regal și strada „pisanilor“. În realitate, preocuparea e de altă natură decât topografică: ceea ce se urmărește e caracterizarea orașului prin locurile sale memorabile. Castelul e într-un oraș asemenea vaporului pe mare: reprezintă un simbol și fixează amintirea.

Esențial rămâne itinerarul care arată înșiruirea orașelor. Astfel, pe țărmul Mediteranei sunt juxtapuse – îndată după Antiohia și fără a păstra cea mai elementară proporție a distanțelor, dar în ordinea în care le întâlnește călătorul – orașele Sidon, Tyr, Acra, „Kaiffas“ (Haifa), Chateau-Pèlerin, „Cesaire“ (Cesareea), Jaffa, „Escaloine“ (Ashkelon), „Darun“ (Daron) și, brusc, între cele două brațe ale Nilului, Damietta.

Se regăsesc aici informații referitoare la preocupările obișnuite ale călătorului: „apa în care te îmbăiezi“ și apa potabilă „pentru că marea e departe“. Harta precizează că, pentru a ajunge la Ierusalim, trebuie să părăsești drumul de-a lungul coastei către Jaffa. Dar nu se spune nicicum că între Sidon și Damietta distanța e tot atât de mare ca aceea dintre Sidon și Tripoli. De asemenea, nu se spune că, după Daron – care, de altfel, nu e pe țărmul mării, așa cum ar părea după hartă – drumul pe coastă cotește în unghi drept. Călătorul nu trebuie să greșească drumul și să fie mereu sigur că se află pe calea cea bună. Dar timpul pelerinului nu-i același cu cel al negustorului, iar indulgența nu presupune aceleași constrângeri ca polița. Călătorul e mulțumit când e sigur de etapa următoare și are totdeauna posibilitatea să se informeze pe loc de direcție. Cel care părăsește Cesareea știe că trebuie să se îndrepte spre Jaffa. Pentru a evita să confunde drumul la ieșirea din Cesareea, e mai bine să se informeze la localnici.

Secolele al XI-lea și al XII-lea sunt o vreme de pelerinaje, de cruciade, de călătorii, de colonizare. Cartografia este, la rândul ei, influențată și multiplică lucrările practice, nomenclatoarele, itinerarele. La sfârșitul secolului al XII-lea, Roger de Hoveden descrie deja drumurile și traseele coastelor de la Marsilia la Acra.

MAPAMONDUL SCOLASTICILOR

Numeroși autori includ deliberat – și nu din stângăcie – notații al căror anacronism e limpede oricui. Nu doar pentru că se inspiră din modelele antice situează autorul mapamondului de la München Coloanele de la Alexandria la limita extremă a Indiei. Nu din lipsă de discernământ menționează încă teologul parizian Hugues de Saint-Victor – unul dintre erudiții scolastici ai secolului al XII-lea –, în mapamondul său și în *Descrierea* care-l însoțește, nume de locuri atât de străine de preocupările contemporanilor săi ca Teba, Salamina ori Gog și Magog. Când autorul preia de la Paulus Orosius, ultimul istoric antic, toponime ca acelea ale fluviului Octogorra din Asia, sau ale muntelui Climax din Africa, de șapte secole uitate, nu caută altceva decât să se insereze într-o viziune moștenită, într-un univers definit o dată pentru totdeauna. Scopul nu e acela al concordanței cu realitatea, ci al coerenței cu o viziune cosmologică a istoriei omenirii, cu alte cuvinte cu Mântuirea. În *sa Arca mistică a lui Noe*, Hugues de Saint-Victor se referă la mapamondul său ca la ambianța simbolică a arcei, care este prezența lui Dumnezeu.

Cartograful Evului Mediu știe prea bine că globul nu e un ansamblu perfect circular de pământuri, închis într-un cerc mărginit de un îngust chenar, oceanul, în care alternează cele douăsprezece mari insule și cele douăsprezece vânturi ale rozei vânturilor. Și de asemenea nu e indus în eroare de acea diviziune

ternară a lumii locuibile, cu cele trei continente aproape egale, separate de cele trei brațe ale unei mări interioare ce se deschide către Marea Neagră, către Nil și către viitoarea strâmtoare a Gibraltarului. Reprezentările lumii și localizările în această lume n-au însă sens decât în funcție de centru, de Ierusalim adică, simbolul augustinian al împărăției lui Dumnezeu. Ceea ce reprezintă mapamondurile nu e lumea pe care o parcurgi, e Creația. A contempla lumea lui Dumnezeu nu interzice însă să aspiți la cunoaștere, de vreme ce aceasta e dată de Dumnezeu și reprezintă una dintre căile credinței. *Biblia* începe cu inventarul lumii create, iar Mahomed îi face ecou când exclamă „Doamne, arată-mi lucrurile așa cum sunt!”

Mapamondul învățământului scolastic seamănă încă bine cu reprezentările antice. Contururile generale sunt deja fixate, ca și locurile memorabile de referință, de modelele elaborate, între secolele al IV-lea și al VI-lea, de creștinarea prototipurilor greco-romane. Toată lumea admite ideea unui ocean periferic, enunțat deja de Herodot, ca și aceea a unei lumi tripartite – trei continente de o parte și de alta a unei mări interioare în formă de T –, pentru simplul motiv că trei este o cifră sacră, o referire la Sfânta Treime, adică la perfecțiunea presupusă a fi aceea a Creației. Insulele așezate în marginea pământurilor răsărite din ape sunt adesea în număr de douăsprezece, număr simbolic; iar cele douăzeci și cinci de insule reprezentate, în secolul al XII-lea, în *Liber floridus* al cartografului din Saint-Lambert se înșiră asemenea mărgelilor unui șirag de mătânii, la intervale uimitor de regulate, în jurul unei emisfere nordice, care era singura cunoscută.

În secolul al VIII-lea, „Cosmograful din Ravenna” avea să se mulțumească cu descrierea unei hărți romane. Dar spaniolul Beatus, călugăr la Liebana în apropiere de Santander, care lucrează în aceeași perioadă, dă dovadă de o anume originalitate: într-un comentariu la *Apocalipsă*, acesta precizează forma celor trei continente echilibrate în jurul Ierusalimului în care vede moștenirea lumii împărțite între cei trei fii ai lui Noe (*Geneza*, IX, 19) – din nou o asociere teologică între istorie și geografie – și, de asemenea, schițează conturul peninsulelor și golfurilor. Tot Beatus subliniază, nu fără o intenție politică, hotarele naturale – fluvii sau munți – ale provinciilor amenințate de hegemonia francă. Ilustratorii care vor ornamenta mai târziu exemplarele comentariului lui Beatus vor reda mai mult sau mai puțin bine această viziune a lumii. Renașterea carolingiană realizează, la rândul-i, câteva copii după lucrări antice, cel mai adesea după modele din secolele al V-lea și al VI-lea. Ceea ce înseamnă că Mediterana și Orientul Apropiat rămân deocamdată privilegiate.

Timp de trei secole, acest tip definit de Beatus îi va inspira pe cartografii din Europa Occidentală. Există vreo zece mapamonduri elaborate în aceeași manieră. În mănăstirea sa gasconă de la Saint-Sever, autorul anonim al unui comentariu al *Apocalipsei* alcătuiește în secolul al XI-lea un mapamond (Biblioteca

Națională, Paris) care, mult timp, va fi socotit capodopera reprezentării materiale a Creației. Nimănui nu-i pasă că această capodoperă nu prea seamănă cu lumea locuită, pe care totuși oamenii timpului o străbătuseră în lung și în lat. La capătul acestei așa-zise evoluții, harta spaniolă, numită „a lui Salustiu“, elaborată în același secol al XI-lea, reduce lumea la trei continente trasate net și regulat de o parte și de alta a brațelor de mare, deschise la extremități către imensitatea oceanică sugerată de chenarul cercului. Totul e aici simbolic și atemporal. Europa e Roma, cu Alpii și Pirineii. Se întrevede totuși o ușoară actualizare: apare Normandia între Franța și Bretagne. Africa e un șirag de orașe antice, cu Cartagina și Leptis. Cât despre Asia, aceasta e dispusă în jurul a trei orașe: Troia epopeilor homerice, Babilonul istoriei sfinte, și un oraș fără nume care domină totul și care n-are nevoie de nici o indicație pentru a se ști că este Ierusalimul. Nu e o reprezentare a lumii, ci o chintesență a lumii.

O dată cu deschiderea orizonturilor politice și economice din secolele al XII-lea și al XIII-lea, mapamondul încetează de a mai fi doar suportul unui exercițiu scolastic. Cu puțin înainte de 1130, călugărul parizian Hugues de Saint-Victor adaugă indicațiilor tradiționale ale cartografiei simbolice câteva toponime pur occidentale, mai legate de noile fluxuri ale circulației de persoane și de bunuri decât de ordonarea lumii în jurul Ierusalimului terestru. Regensburg și Mainz își fac apariția pe Dunăre și pe Rin. Și totuși, Hugues de Saint-Victor integrează mapamondul la sfârșitul tratatului său *Arca mistică a lui Noe* într-o vastă compoziție simbolică, în care Hristos susține lumea asistat de doi serafimi. Și, în fine, în mod ciudat, amestecă în partea de sus a reprezentării sale noțiunile de Orient și de Paradis, iar în partea de jos pe cele de Occident – e oceanul necunoscut – și de Infern. Desenul dă încă prioritate învățământului teologic și predicii morale, nu călătoriei. Mapamondul este „teatrul regatelor lumii“, adică reprezentarea Ierusalimului terestru. Din Orient spre Occident se situează momentele istoriei într-o desfășurare escatologică ce conduce de la Creație la Judecata de Apoi. Este o „imagine“ a lumii, după cum Hristos e o imagine a Fiului lui Dumnezeu și nu o reprezentare. Pe mapamondul lui Heinrich din Mainz, drumul umanității se desfășoară de la est spre vest, de la Babel la Ierusalim, de la Ierusalim la Delos, de la Delos la Roma și de la Roma la Santiago de Compostela: caracterul cronologic al civilizațiilor succesive prin care se exprimă Creația prevalează asupra realității localizărilor. Spațiul nu reprezintă decât o transpoziție a timpului, care e de esență divină.

A amesteca sursele și epocile înseamnă a crea confuzie. Cartografia medievală nu e stânjenită de faptul de a avea un Caucaz în Asia și un altul în Cappadocia, de a numi Africa Libia și invers. Africa, Etiopia, Egipt, Libia – sunt totuna, iar cartograful secolului al XII-lea e conștient de aceasta, chiar atunci când se resemnează. Nici cel din secolul al XV-lea nu e în necunoștință de cauză când situează o primă Indie în Asia, o a doua Indie către Etiopia și o a treia într-un

continent austral. Nu e greu de înțeles de ce Cristofor Columb nu a ezitat să dea numele de India descoperirii sale: indiferent dacă noul continent era ori nu subcontinentul asiatic, era o Indie. Fiecare are, deci, maniera sa proprie de a numi țările și fluviile. Singurul lucru care nu se prea modifică – afară doar de scrierea denumirilor – e numele insulelor și orașelor. În schimb, pentru ele se sare peste milenii.

Nici acest talmeș-balmeș cronologic, nici această viziune mai degrabă escatologică decât topografică nu împiedică însă să se dea despre situarea țărilor, fluviilor și orașelor o reprezentare destul de precisă pentru a fi pedagogică. În secolul al XIII-lea, atunci când cutezanțele se înmulțesc pe uscat și în curând și pe mare, oamenii încep să se gândească serios la informațiile practice ale cartografiei. Desigur, autorii mapamondurilor de la Ebstorf (datorat poate lui Gervase din Tilbury, în 1213 sau 1239) și de la Hereford (către 1290) rămân, în ceea ce e esențial, la schema moștenită de la Beatus și, involuntar, creează o mare confuzie în reprezentarea rețelelor fluviale, subliniind astfel limitele informației lor. Concepția lor despre lume este înainte de orice o înaintare pe calea Mântuirii, așa cum se vede și din așezarea chipului lui Hristos în partea de sus a compoziției și din figurarea celor două mâini ale Creatorului susținând de o parte și de alta globul pământesc, sau din faptul că apar încă toponime a căror unică justificare este jalonarea istoriei sacre: astfel este muntele Ararat, al cărui interes geografic este nul pentru creștinătatea occidentală, dar care rămâne primul altar al Chivotului legii. Geograful nu ascunde, de altfel, scopul pe care și-l propune, afirmat de câteva versuri în care cântă bucuria cititorului său: grație hărții, acesta va întoarce mai bine spatele Infernului.

Aceiași cartografi, care consideră conturul coastelor un detaliu lipsit de semnificație, manifestă însă o grijă specială pentru clarificare, suprimând, în fine, toponimele moștenite de la antichitatea clasică. Din cele șaizeci de denumiri pe care, la mijlocul secolului al XIV-lea, Jean de Mandeville le citează când descrie China, India și insulele, doar șapte – pe care le cunoaște de la Isidor din Sevilla și de la Vincent de Beauvais – se aflau deja în *Biblie* ori la Pliniu cel Bătrân. În cea mai mare parte, noile denumiri erau necunoscute Occidentului înainte de marile călătorii din secolul al XIII-lea.

Mai cu seamă scopul practic și, o dată cu el, scrupulele realiste încep să răzbată de dincolo de schema teologică. Mapamondul din Ebstorf menționează pentru Germania multe toponime care nu sunt moștenite din tradiția greco-romană. Se pot număra șaptezeci și șase de denumiri de orașe, de castele și de mănăstiri, situate în Imperiul german. Figurează de asemenea mici râuri din Saxonia Inferioară, ca și afluenți ai Elbei și ai Weserului, care nu au altă rațiune de a fi reprezentați decât comoditatea localizării. Mapamondul de la Hereford, la rândul-i, face loc orașelor traversate și sanctuarelor la care duc principalele drumuri către Santiago de Compostela. Când Galvano da Levanto, medicul

lui Bonifaciu VIII, alcătuiește către 1300 o hartă operațională pentru viitoarea cruciadă, scopul este acela de a ghida pașii armatei creștine și nu de a reprezenta lumea Mântuirii. La fel procedează Fidenzio da Padova atunci când desenează Mediterana în sprijinul proiectului său de *Cucerire a Pământului Sfânt*. Aceleași țeluri practice se regăsesc în mapamondul comandat de Marino Sanudo, autorul *Cărții secretelor credincioșilor Crucii*, cartografului genovez Pietro Vesconte, mapamond destinat să faciliteze pregătirea itinerarelor și manevrelor navale ale cruciadei.

O abordare mai realistă își face loc și în tratarea accidentelor topografice care condiționează alegerea drumului. Tradiția greacă se interesa mai mult de insule decât de munți. Se pune problema de a-i ajuta pe marinarii în dificultate și nu de a traversa lanțuri muntoase importante. Europa continentală a secolelor al XII-lea și al XIII-lea știe cât de multă atenție trebuie acordată acestor bariere. Noile mapamonduri indică arcul Caucazului și al Himalaiei barând Asia din India până în Armenia și acordă importanța cuvenită lanțului Alpilor și Apeninilor, de la accesul în Bosfor până la extremitatea Italiei. La drept vorbind, acest nou interes pentru barierele muntoase ține în mare parte de dorința de precizie care determină numirea hotarelor. Vechiul limbaj era succesiv: „Și apoi este“. Noul limbaj este descriptiv și situează elementele hărții unele în raport cu altele. Ceea ce propune Mandeville către 1356 este o schiță de cadastru a lumii.

Vă voi vorbi despre regatul Persiei. Sunt două regate. Primul începe în partea de est către regatul Turkestanului și se întinde către vest până la râul Phison, și se întinde în partea septentrională până la marea Caspille [Caspică] și către miazăzi până la deșerturile Indiei.

Ceea ce lipsește în continuare pentru ținuturile relativ apropiate, ca și pentru lumea îndepărtată, e un desen măcar aproximativ al spațiilor astfel localizate. Pentru cartograful mapamondului de la München, cele trei peninsule mediteraneene au un contur cvasicircular, cu totul străin de desenul „cizmei“ italiene ori de acela al celor trei capuri ale Peloponesului. Regiunea Provence e pentru acest cartograf o mică peninsulă pe care nu o justifică traseul ușor convex al coastei între Marsilia și Genova. Autorul a văzut corect că Pirineii separă Franța – mai degrabă Aquitania – de Spania, dar este de mirare că n-a văzut nici un fluviu la vest de Rin și de Ron: Moselle, Meuse, Escaut, Sena, Loara, Garonne – toate acestea nu există. Te întrebi, în schimb, ce reprezintă cele trei degete din Adriatica și te cuprinde mirarea găsind Ciprul în largul Dardanelelor și Creta în „marea Egiptului“. Iar deformările nu încetează să se agraveze pe măsură ce te îndepărtezi: Delta Nilului are dimensiunile Italiei. Oceanul Indian trece drept o lărgire a Mării Roșii, Gangele și Indul își întorc spatele...

PORTULANUL

Susceptibil să folosească drept suport unei anume viziuni asupra lumii, mapamondul scolasticilor, gigantica hartă murală – cea de la Ebstorf are înălțimea a doi oameni – iese din uz atunci când tehnicile de navigație deschid noi posibilități europeanului. Nu se mai pune problema speculațiilor privitoare la antipozi sau la organizarea Creației. Acum este vorba de a ști cum se poate ocoli Africa și ce insule se află în Atlantic pe drumul spre Cipangu. Este, de asemenea, vorba de a ști unde sunt trecerile din afara drumurilor obișnuite și cum poate fi evitat calmul plat în timpul căruia apa potabilă se epuizează în așteptarea vântului potrivit.

S-au întors timpurile unei geografii utilitare, și nu e întâmplător faptul că și enciclopediile inversează, în secolul al XIV-lea, ordinea priorităților. Honorius din Autun se mulțumea încă, în secolul al XII-lea, cu viziunea unui Isidor din Sevilla după care esențial e universul, iar Pământul se află în centrul universului. Pentru Honorius și pentru succesorii lui din secolul al XIII-lea, atenția se îndrepta înainte de toate către sistemul astral. La mijlocul secolului următor, *Cartea de cunoaștere a tuturor regatelor, țărilor și domeniilor* și *Cartea* lui Jean de Mandeville arată o cu totul altă concepție, în care sferile cerești nu mai sunt decât mediul ambiant al Pământului, devenit obiectul principal al unei „imagini a lumii“. După zece secole de absență, cuvântul „geografie“ își reia locul în vocabular, atunci când, în secolul al XV-lea, este redescoperită lucrarea lui Ptolemeu. Jacopo di Angelo, primul ei traducător, se simte obligat să definească termenul – „geografia înseamnă descrierea pământului“ – și să propună un echivalent latin mai ușor de înțeles, „cosmografie“. A observa spațiul la suprafața pământului și a apelor e un proiect care-și face greu loc în conștiința intelectualilor.

O asemenea revenire pe pământ caracterizează, în schimb, efortul celor care alcătuiesc o hartă în loc să se mulțumească doar cu o descriere. Reînvierea hărților romane destinate curierilor călări și legiunilor de pedestrași nu mai prezenta însă interes. E vremea navigatorilor aventurieri și se simte, deci, nevoia unor hărți maritime și încă a unor hărți ușor de mânuit.

Portulanul își află, așadar, locul în această dinamică a perfecționării, prin invenție ori prin adaptare, care deschide navigației noi orizonturi. Portulanul nu e un antimapamond, pentru simplul motiv că autorii de portulane nu se prea interesează de mapamonduri. Dar, de fapt, e tot ceea ce nu e un mapamond. Acesta din urmă reprezenta Terra și pământurile răsărite din ape și locuibile. Portulanul reprezintă marea. Oceanul înconjură mapamondul, iar mările interioare apăreau doar ca înguste canale. Portulanul așază marea în centru. În mapamonduri, coastele erau doar vagi chenare. Ptolemeu era deja preocupat să ofere navigatorilor, înainte de orice, coordonate precise pentru reperele

naturale ale litoralului. Acele chenare, litoralul, reprezintă în portulan esențialul. O spune și denumirea: o hartă-portulan este o hartă a porturilor.

Pe scurt, nu se mai pune problema de a furniza filosofului ori teologului un suport pentru meditația asupra lumii sau asupra Creației, ci de a oferi navigatorului un desen exact al coastelor, o localizare amănunțită a obstacolelor naturale ascunse sub apă, un reper și o identificare a porturilor, o reprezentare precisă a obiectelor fixe de pe coaste, care servesc de jaloane și pun la dispoziție aliniamente sigure în pasajele dificile. În pofida hipertrofierii – în scopuri practice – a golfurilor și insulelor, rezultatele răspund foarte curând așteptărilor. Este în joc soarta marinarilor și a afacerilor. Se pot adăuga indicații privind orientarea vânturilor și a curenților. Harta va fi, în acest caz, cu atât mai bună.

Primele portulane sunt italienești, lucru firesc într-o perioadă în care marile corăbii cu pânze ale Genovei și ale Veneției străbat în lung și-n lat toate mările. Prezența unei hărți practice pe o navă e atestată în 1270; această navă nu-i alta decât corabia genoveză care-l poartă pe regele Franței în expediția lui către Tunis. Cel mai vechi portulan conservat e o hartă denumită „pisană” – deși e, probabil, genoveză – din 1290 (Biblioteca Națională, Paris). Mediterana e reprezentată aici cu oarecare exactitate, dar Atlanticul rămâne o imprecisă dungă oblică între Lisabona și Marea Nordului. Ținând seama de aceste limite – care sunt cele ale informației unui genovez, într-o etapă în care marinarii familiarizați cu ruta directă spre Londra și Bruges erau încă rari –, se poate spune că este într-adevăr vorba despre un portulan în accepția proprie a cuvântului: cartograful nu dă nici o indicație cu privire la ținuturile din interior; sunt desenate doar coastele și sunt indicate numele porturilor.

În secolul al XIV-lea, marinarul are la dispoziție hărți mai precise și mai bogate în informații. Cel ce se decide să navigheze găsește în ele Mediterana și Marea Neagră, dar și coastele atlantice la nord și la sud de Gibraltar, cu o reprezentare a Africii de Nord și a insulelor recent descoperite.

În aceste hărți, reprezentarea spațiului e organizată nu pentru a da dimensiunile exacte în ansamblul lor, ci spre a indica foarte precis, în termeni de unghiuri, poziții și direcții; împreună cu trasarea conturilor coastelor, aceasta este una dintre trăsăturile esențiale ale portulanului.

De aici înainte, orice hartă maritimă se suprapune pe un fond de trasee angulare: pe un cadrilaj, o stea cu șaisprezece colțuri (numită *marteloire*) desenează un fel de roză a vânturilor utilizabilă la scara lumii navigabile, Succesiunea denumirilor moderne reflectă această diviziune în șaisprezece „direcții ale vântului” – N, NNV, NV, VNV, V, VSV, SSV, S etc. – a căror prezență ca fond al hărții facilitează desenarea prin triangulație, dar și, de asemenea – și poate mai ales – citirea unghiurilor care precizează identificarea vânturilor și favorizează opțiunile în alegerea direcțiilor.

Sistemul avea să se perfecționeze. Harta venețiană din 1426 a lui Giacomo Giraldi prezintă deja un fond angular cu mai multe repere, înconjurat fiecare de treizeci și două de „direcții ale vântului” (carturi) de $11^{\circ} 1/4$. Contemporană cu aceasta, harta genovezului Battista Beccario combină un cadrilaj oblic pe meridian și repere cu șaisprezece brațe, divizate fiecare în două, cuprinse în diverse intersecții ale cadrilajului. De acum înainte triangulația sistematică se extinde la reprezentarea lumii cunoscute. Acesta este fondul geometric pe care-l reia, ornamentându-l cu roze ale vânturilor, o hartă din 1460 conservată la Biblioteca Ambrosiana din Milano.

De acum înainte, toți cartografii își impun precizia angulară, pe care o înlesnește și o justifică steaua cu șaisprezece colțuri. Și, înainte de sfârșitul secolului, se ajunge la o relativă orientare a acestei stele aliniate pe paralele, de vreme ce nu putea fi aliniată pe meridianele deformate de proiecția cilindrică. Este epoca în care începe să fie preferată măsurarea latitudinilor în locul estimării drumului parcurs pe mare. Hărțile reflectă această preocupare pentru precizie și eficacitate. Astfel, pe harta unui atlas venețian din 1489 (aflat la British Library) se vede paralela 4 trecând cum e corect în largul Capului Palmas, care mărginește la vest Golful Guineii, iar ecuatorul tăind exact la jumătatea drumului dintre vărsarea râului Ogooué și insula São Tomé, pe acea coastă a Gabonului care nu fusese totuși descoperită decât cu cinci ani în urmă. Aceeași precizie se regăsește într-o hartă anterioară anului 1492, care trece drept inspirată de Cristofor Columb (Biblioteca Națională, Paris). E de notat că meridianele și paralelele de pe această hartă sunt trasate cu linii subțiri, în vreme ce steaua unghiulară cu șaisprezece colțuri e desenată cu linii groase. Pentru navigator, unghiurile orizontale care indică drumul sunt mai importante decât unghiurile verticale care indică înălțimea pe ecuator.

Harta-portulan este așadar făcută pentru a fi folosită. Încă din faza de tatonări a începuturilor, e practică. Asemenea hărții rutiere moderne, portulanul utilizează un sistem coerent de culori, simboluri inteligibile (personaje, animale, nave, castele), legende explicative. Desenată asemenea „scării de zidar”, harta cuprinde o scară gradată în mile marine, cu excepția câtorva scări gradate în leghe, pentru Atlantic.

Recurgerea la o proiecție paralelă a meridianelor – așa va fi în secolul al XVI-lea cea a lui Mercator – face, desigur, inutile comparațiile și estimările de distanțe la scară mare și falsifică proporțiile la latitudini înalte. Portulanul nu este însă conceput pentru a indica navigatorului timpul unei călătorii de la Genova la Bruges, ceea ce el știe foarte bine fără a avea nevoie să consulte harta. Portulanul are ca obiect poziția zilei, iar distorsiunile care dăunează unei reprezentări a globului, practic fără interes, nu prezintă mari inconveniente pentru cel ce urmărește să ocolească un promontoriu ori să traverseze un golf.

Ceea ce-l interesează pe marinar este unghiul drumului, pe care i-l indică portulanul, și distanța de parcurs într-o zi, care, datorită înșiruirii reperelor vizibile poate fi măsurată din oră în oră. Nu se folosește un același portulan pentru a merge de la Bergen la Novgorod și de la Palermo la Alexandria. Harta maritimă se resimte în această privință de pe urma originilor ei mediteraneene și de pe urma scurtimii traversărilor: curbura globului nu are în Mediterana repercusiuni perceptibile la scara unei zile cu vânt, iar căpitanul nu pierde niciodată din vedere coastele mai mult de două sau trei zile. Dar are nevoie să nu confunde accesul în porturi, să nu ia un reper de pe coastă drept un altul și să nu se înșele în privința insulelor. Rezumând o experiență de patru ani de navigație în îngusta Mare Egee, florentinul Cristofano Buondelmonti redactează o *Carte a insulelor*, în care fiecare insulă e situată la locul ei în ansamblu, sunt precizate contururile și indicate reperele importante. Lucrarea avea să fie utilă: există șaiszeci și patru de copii.

Harta este acum orientată. Convenția conform căreia nordul se situează în partea de sus se stabilește repede. Mapamondurile situau de obicei sus estul: direcția, prin excelență, era cea către Ierusalim, cea a altarelor bisericilor. Portulanul renunță la orice simbolism. Începând din secolul al XIV-lea, ceea ce se situează în partea de sus a hărții este direcția imediat verificabilă, cea indicată de către Steaua Polară și de busolă.

Marinarul trebuie însă să se mulțumească cu un nord aproximativ din pricina variațiilor nordului magnetic. Sunt de la opt la zece grade de declinație magnetică, dar cei care foloseau busola s-au deprins repede cu aceasta. În ceea ce privește nordul, se navighează conform coordonatelor busolei, acestea fiind cele indicate de portulan. Stelele servesc mai ales pentru calcularea latitudinilor. Chiar cei care, la începutul secolului al XVI-lea, vor considera rezonabilă revizuirea orientării hărților nu aveau să fie deranjați de discordanță decât din pricina distanțelor ce trebuiau parcurse: abia în Atlantic, în secolul al XV-lea dificultățile legate de necoincidența dintre polul astronomic și nordul magnetic încep să-l stânjenească pe navigator. Acolo, în Atlantic, își dau seama navigatorii că măsurătorile după Steaua Polară și după soare sunt mai sigure decât acul busolei. Încă din 1460, portughezii încep să noteze, de-a lungul călătoriilor lor, înălțimile succesive ale Stelei Polare. Douăzeci de ani mai târziu, măsoară în același fel înălțimea soarelui la amiază. Nu e sigur că aceste relevee erau considerate ca un real avantaj. Poate că navigatorii nu se foloseau cu adevărat de cvadrant decât pe uscat pentru a calcula drumul parcurs și a verifica harta. Dacă n-au prea înlesnit păstrarea direcției, aceste observații au condus cel puțin la sensibile ameliorări ale cartografiei. Hărțile din anii 1500 stau mărturie în acest sens.

Cartografia practică rămâne vreme îndelungată legată de supremația navală a italienilor, dominați ei înșiși de cercurile de afaceri și de lumea navigației

comerciale. Lombarzii – mai adesea toscanii decât cu adevărat lombarzii – sunt la acea epocă prezenți pe toate piețele economice ale Occidentului, iar cheiurile din Genova și Veneția freamătă de amintirile aduse din toate porturile Orientului și Occidentului. În pofida defectelor comune tuturor reprezentărilor litoralului, cum ar fi hipertrofierea – cu scopuri practice – a golfurilor și a insulelor, cartografii italieni realizează atunci portulane remarcabile, ca de pildă cele ale genovezului Pietro Vesconte, care desenează, între anii 1311 și 1327, pentru compatrioții săi, dar și pentru clienții venețieni, mai multe hărți și atlase.

Chiar dacă mai există cartografie de prestigiu, ilustrând pretenții politice – cum e cazul hărților murale, pe care, asemenea lui August, dogele Francesco Dandolo le comandă a fi pictate, către 1330, în Palatul Dogilor –, preocuparea principală a cartografilor este la acea vreme de ordin practic. Pietro Vesconte acordă, în interiorul aceleiași hărți, o evidentă importanță pozițiilor și proporțiilor: problema este de a nu-l rătăci pe marinar. În schimb, de la o hartă la alta, scara se schimbă, atunci când nu se schimbă chiar poziția. Vesconte știe bine că nu se navighează pe două mări deodată. Hărțile sunt – și se vor – doar regionale. Portulanul genovez nu are nici o legătură cu mapamondul scolastic și cu reprezentarea globală a Creației. Scara e cea care îngăduie punerea în pagină a unei mări ori a unei coaste. Cât despre alegerea porturilor menționate, portulanul arată că a fost avut în vedere interesul negustorului și al tovarășului său, căpitanul navei comerciale. Vesconte nu indică nici Araratul, nici orașul Micene. Dar nu uită drumul către Tana, marele stabiliment comercial genovez de la capătul Mării Azov. Semnalează, de asemenea, micile golfuri în care nava surprinsă de furtună își poate afla un adăpost provizoriu. Și nu uită nici insulele care servesc de antrepozit, nici căile recomandabile pentru înaintarea în estuare și în delte.

Catalanii au fost întotdeauna marinari remarcabili și erau familiarizați cu universul genovez. Deschiderea orizonturilor economice la sfârșitul secolului al XIII-lea îi determină să-i concureze pe italieni, de câte ori lucrul e posibil – ceea ce practic excludea mările nordice, dar lăsa la dispoziția celor din Mallorca și din Barcelona o bună parte a pieței din porturile mediteraneene și a celor de pe litoralul iberic. Nu e deci de mirare că foarte curând apar portulane catalane. Activitatea cartografică – în principal opera comunității evreiești din Barcelona – e susținută, de altfel, chiar de puterea publică: în 1354, marele călător și om de cultură care e Pedro IV (Ceremoniosul), regele Aragonului, impune tuturor căpitanilor să aibă la bord cel puțin două hărți maritime. Inventarele alcătuite după decese dovedesc aceasta, patronii catalani lăsând adesea la moartea lor mai multe hărți de *navegar*.

În 1339, Angelino Dulcert din Mallorca desenează prima hartă (Biblioteca Națională, Paris) care prezintă un traseu adecvat atât al Insulelor Britanice cât

și al Insulelor Canare. Nefiind mulțumit doar cu litoralul, se „aventurează” pe uscat, acolo unde acest lucru i se pare util pentru negustori. Astfel, la porțile deșertului indică un punct-capăt caravanier ca Sijilmasa, iar în inima Europei nu neglijează orașele de pe Rin, nici pe cele de pe Dunăre sau de pe Vistula. Dulcert este bine informat cu privire la Norvegia, la Marea Caspică, la Mali și se face încă și mai util oferind, pe lângă traseul coastelor, comentarii ilustrate asupra obiceiurilor locului și resurselor pe care le poate spera un negustor. Guineea este „pământul negrilor”. În Egipt „sunt elefanți”.

Un alt atlas catalan, alcătuit cu puțin înainte de a intra, în 1375, în biblioteca lui Carol V, și datorat probabil școlii de cartografie conduse la Barcelona de familia evreiască Cresques, înfățișează cu adevărat nivelul cunoștințelor atinse în acel timp, pe care încearcă cu oarecare succes să le lege de datele moștenirii antice: așa, de pildă, desenând Azorele – încă nu îndeajuns de cunoscute – și fără a fi cine știe ce informat, sugerează că aceste insule nu sunt poate altele decât legendarele Insule ale Fericiților, citate de Isidor din Sevilla după Pliniu. Un infante de Castilia, tentat de coroana Insulelor Canare, nu fusese oare numit, în 1344, de papă „prinț al Fortunei”? Câțiva ani mai târziu, Guillem Soleri din Mallorca încearcă, mai stângaci, o sinteză între diferite genuri de hărți, a căror incompatibilitate nu o sesizează, și alcătuiește, în 1385, o hartă a lumii care revine la concepția tripartită a Creației, hartă pe care o actualizează cu câteva împrumuturi de la Islam și căreia îi integrează și datele moderne ale portulanului.

Achiziționarea unei asemenea hărți de către Carol V este semnificativă pentru interesul trezit de noile încercări de reactualizare figurată a spațiului util. Un om de afaceri florentin ca Baldassare Ubriachi socotește acest lucru destul de important pentru a comanda reprezentantului său de la Barcelona, Simone di Andrea Bellandi, agentul comercial al lui Francesco di Marco Datini, patru „mapamonduri”, pe care are intenția să le vândă regilor Aragonului, Navarrei și Angliei. La aceste hărți lucrează, în 1400, cartograful genovez Francesco Becca, venit la Barcelona pentru a-și îmbogăți cunoștințele. Afacerea nu are nimic excepțional. N-am fi știut nimic despre ea dacă n-ar fi fost vorba despre o comandă de lux și dacă Becca, dorind să obțină un profit cât mai mare de la clientul său, n-ar fi forțat nota, aplicând pe hărțile sale de 80 de fiorini tot felul de desene inutile. Una dintre aceste hărți, și nu cea mai mare, este ornamentată cu 25 de corăbii și galere, 140 de copaci, 100 de pești, 165 de personaje, 340 de stindarde ale cetăților și castelelor din lumea întreagă. Lucrul nu se mai termina, factura se încărca mereu, florentinul supărându-se în cele din urmă. A avut loc un proces. Cartografii care nu-și umflau lucrările spre a obține un profit mai mare se mulțumeau să-i aprovizioneze pe negustori, pe patroni și căpitani cu hărți de două livre. Mai multe ateliere de cartografie rivalizează:

cel al evreului Abraham Cresques și al fiului său Jafuda, cunoscut sub numele de Jacme Riba după convertirea lui la creștinism, cel al catalanului Gabriel de Vallseca, cel al lui Becca. Hărțile catalane se vând atât la Genova cât și la Palermo, la Bruges ca și la Alexandria. Reputația lor era bine stabilită.

HĂRȚILE UTILE

Și totuși, abia în secolul următor aveau să ajungă portulanele la adevărata perfecțiune. Apar peste tot, la Mallorca și la Genova, dar și la Veneția, unde se perfecționează reprezentarea detaliilor desenate pe cartoane distincte la o scară diferită de cea generală. În felul acesta, atlasul combină calitatea vechilor portulane desenate pe mari cartoane veline și formatul ușor de mânuit pe care-l apreciază navigatorii. Planisfera lui Giacomo Giraldi integrează deja în 1426 reprezentarea detaliată și relativ precisă – cu indicații angulare aproximativ exacte – a insulelor recent cercetate de navigatori: Azorele, Porto Santo și Madeira, Canarele. Așezarea în formă de arc a Arhipelagului Canarelor e bine redată, ca și conturul insulelor respective, Lanzarote, Fuerteventura, Santa Cruz de Tenerife. Triunghiul insulei La Palma e exact. Doar insula Gran Canaria nu e bine desenată, cu o coastă stâncoasă zdrențuită care nu corespunde conturului său real aproape circular. În același an, genovezul Battista Beccario desenează, la fel de fidel, Mediterana și coastele atlantice ale Maghrebului. De astă dată unghiurile se combină cu cadrilajele.

Mapamondul venețianului Fra Mauro (1460) este una dintre hărțile cele mai precise care s-au realizat în Evul Mediu în încercarea, de astă dată încununată de succes, de a aplica realismul portulanului la o vedere de ansamblu a lumii cunoscute și nu doar la un sistem de rute maritime. Fra Mauro – călugăr camaldul stabilit în mănăstirea venețiană de la Murano – se informează despre toate descoperirile recente ale navigatorilor italieni și portughezi, colecționează schițe făcute de călugării întorși din Etiopia și izbuteste astfel să înfățișeze unele pământuri până nu de mult ignorate. Fra Mauro se încumetă să juxtapună în același desen frontierele politice și bazinele hidrografice cu ale lor linii muntoase de cumpene ale apelor. Își asumă chiar riscul de a reprezenta Nilul Albastru. În fine, oferă în legende sale un comentariu istoric, politic și economic pentru ținuturi și orașe.

Africa Australă lipsește încă, desigur, cu totul. Lipsește, de asemenea, și ecuatorul din această planisferă circulară a cărei parte meridională prezintă ca limite ale pământurilor răsărite din ape Golful Guineii și coasta Etiopiei. Fra Mauro refuză însă deliberat schema vechilor mapamonduri. Centrul unei lumi care se întinde de la Gibraltar până la Marea Chinei nu e nici la Roma,

nici la Ierusalim, ci undeva în Persia. Harta e geografică. Nu mai are nimic de-a face cu simbolul. Singura asemănare este, poate, faptul că în partea de sus a hărții figurează sudul.

În acest secol al XV-lea, în care toate privirile se îndreaptă spre largul oceanului, infantele Henric Navigatorul socotește util să trimită, împreună cu exploratorii Golfului Guineii, expediții științifice. La sfârșitul secolului, regele João II îl trimite pe medicul și astrologul său să măsoare înălțimea soarelui în Guinea. Rezultatul e o mai corectă apreciere a latitudinilor și, deci, o reprezentare mai exactă a coastei africane. În ceea ce-i privește pe navigatori, aceștia sunt cuprinși – la un secol după oamenii de afaceri italieni și după primele manuale de mărfuri – de frenezia de a-și povesti aventurile și de a descrie țările, mai degrabă spre a obține avantaje, recompense, ori pur și simplu pentru a justifica finanțarea călătoriei următoare decât pentru a contribui la informarea altora. Geograful dispune acum de liste de insule, de promontorii și de fluvii, alcătuite la fața locului, și se poate servi, pentru desenul său, de unele relevee de distanțe date la început în mile parcurse, apoi în unghiuri de latitudine. De la Porto Santo de Madeira la São Tomé, în largul Golfului Guineii, Vasco da Gama se poate bizui pe mai bine de treizeci de latitudini precise, la sfert de grad.

De-a lungul întregii Europe, cartografia utilitară reia tradiția cartografiei scolastice. Primii, spaniolii și portughezii, rivalizează cu italienii. Henric Navigatorul creează la Lisabona o școală de cartografie. Fratele său, don Pedro, străbate Italia în căutare de hărți vechi și moderne. Curtea din Castilia nu se lasă mai prejos: se cultivă astronomia și geografia, dar, în aceeași măsură, și cartografia, care reprezintă aplicația lor practică. Lumea se interesează din nou de speculații grafice oarecum uitate, cum ar fi acel mapamond găsit la Veneția de don Pedro și care sugerează, pe baza calculelor lui Ptolemeu, o Asie mai întinsă către est și un ocean mai puțin întins spre vest decât afirmau cei mai mulți autori. Descoperirea aceasta întărește ideea, care-și făcea tot mai mult loc în mintea multora, a unei expediții spre vest, în loc de aceea spre est trecând prin sud. În 1436 apare pe atlasul lui Bianco, sub denumirea de *Stockfixa*, sau *La Morue*, o insulă care ar putea fi Terra Nova. Aceeași, desigur, apare în 1444 pe mapamondul de la Yale, sub numele de insula Vinland. Atlanticul a încetat de a mai fi un simplu chenar al lumii cunoscute.

Curțile iberice rivalizează în realizarea unui program științific ale cărui consecințe sunt evidente pentru descoperirea lumii încă neexplorate. Acest program face parte din misiunile atribuite de suverani navigatorilor pe care-i autorizează să iasă în larg. Navigația astronomică, ale cărei tehnici se dezvoltă după 1450, are ca rezultat numeroase relevee ale înălțimilor astrelor, destinate să precizeze latitudinile. Longitudinea, se știe, rămâne incertă din lipsă de ceasuri transportabile. Nisiparnițele (clepsidrele cu nisip), care se răstoarnă din oră în

oră, nu sunt destul de precise, astfel că, după vreo sută de răsturnări, eroarea devine considerabilă. De-a lungul coastei Africii, portughezii își înmulțesc observațiile. Nimeni nu mai navighează fără un calendar perpetuu, un astrolab și un cvadrant.

Principala dificultate ține de instabilitatea navelor. Se poate măsura înălțimea soarelui la amiază – ori cea a Stelei Polare, noaptea – cu oarecare precizie de pe sol, dar orizontul nu e totdeauna degajat în direcția cea bună. Pe mare, orizontul este la amiază foarte limpede, mai puțin limpede noaptea, dar ceea ce viciază vizarea este mai cu seamă mișcarea vasului. De pe castelul unei nave care are rulu sau tangaj, te poți ușor înșela cu cinci grade. Columb însuși s-a înșelat, iar jurnalul lui de bord abundă în contradicții. Totuși, acest releveu, care îngăduie ameliorarea hărților, se practică în continuare pentru lumea explorată.

Casa de India și *Casa de contratación de las Indias* sunt create pentru a centraliza și a sintetiza informația. Centre de documentare și ateliere de cartografie aplicată, ambele anunță o politică pentru care harta va fi esențială. Ba mai mult, suveranii doresc să coordoneze inițiativele private ale navigatorilor: nu mai poate fi vorba de a lăsa pe fiecare să-și piardă timpul și banii. Casa din Sevilla aplică chiar o șampilă de conformitate pe copiile făcute după exemplarul oficial.

Ceva mai târziu, se va constata cât e de imprudentă divulgarea prea rapidă a informațiilor utile către concurenți. Navigatorii portughezi păstrează, prin tradiție, secretul asupra cunoștințelor pe care le dobândesc despre coaste și vânturi, deci despre rute. La 13 noiembrie 1504, regele Manuel I al Portugaliei interzice publicarea oricărei informații precise în cifre despre pământurile descoperite dincolo de ecuator. Tot astfel, Cristofor Columb este foarte discret cu privire la hărțile pe care le deține de la familia soției sale. Măsură aceasta nu va servi la nimic. Toți citesc hărțile portugheze, iar emulii lui Columb se vor grăbi să pornească pe urmele sale. Ceea ce avea să protejeze descoperirile Portugaliei este faptul că de acum înainte lumea își va aținti privirile în altă direcție.

Revenit la Nürnberg, orașul său natal, după ce lucrase la Lisabona invitat de regele João II și-l întovărășise pe João d'Aveiro până la sud de Congo, germanul Martin Behaim se încumetă, în 1492 – în vreme ce Cristofor Columb navighează spre Lumea Nouă –, să construiască, în fine, un glob terestru, cel mai vechi, pare-se, creat în Europa, după sfera de lemn pe care o folosea, cu puțin înainte de anul 1000, profesorul diocezan Gerberto – viitorul papă Silvestru II – pentru a explica elevilor său configurația lumii cunoscute și necunoscute. Behaim a pierdut însă la Nürnberg contactul cu navigatorii portughezi care continuau explorările în Atlanticul de Sud. Africa, așa cum o reprezintă el, nu depășește Capul Ledo (azi Capul Frio), pe care el însuși îl atinsese în 1486 la

18°23' latitudine sudică, în vreme ce predecesorul său, Diogo Cão, ajunsese până la Capul Padrão, la 21°48', iar Bartolomeu Dias ocolise în 1487 Capul Bunei Speranțe. De asemenea, Behaim nu știa că, în momentul în care el își construia globul, Columb atinsese cealaltă parte a Atlanticului. Printr-o scrisoare din 14 iulie 1493, un compatriot al lui Behaim, Hieronymus Müntzer, avea să-i propună regelui Portugaliei organizarea unei expediții către India pe drumul spre vest. Când primește scrisoarea, João II este deja la curent cu întoarcerea lui Columb.

Deși incomplet încă din vremea realizării lui, globul lui Martin Behaim înseamnă un alt mod de reprezentare a lumii. Astronomii din Cairo înțeleseseră bine, încă din secolul al XI-lea, că reprezentarea sferică înlătură toate inconvenientele diverselor sisteme de proiecție a pământului pe o hartă plană. O dată cu globul lui Behaim ia sfârșit în Europa epoca viziunilor parțiale. Vechile mapamonduri ale secolului al XIII-lea n-ar fi fost suficiente pentru a reprezenta lumea pe care o imaginează Columb. Cu defectul evident al unei extensii a Africii în longitudine spre a compensa ignorarea continentului american, Behaim poate renunța la acea alegere care a stânjenit toate construcțiile cartografice ale Evului Mediu, și anume: nu mai există un centru al hărții și nimeni nu-și mai pune întrebarea dacă în acest centru trebuie pus pământul sau marea, Roma ori Ierusalimul. Suntem acum departe de speculațiile scolastice.

Noua hartă traduce experiența și o pregătește. În 1505, la *Casa de contratación* avea să fie numit un nou șef, care va fi străbătut în prealabil toate mărilor, uneori pe urmele lui Columb. Acest florentin care părăsise banca pentru aventură spre a se întoarce apoi de la caravelă la masa de desen se numește Amerigo Vespucci.

Navele

Lumea mediteraneană pare să fi cunoscut dintotdeauna galera. Ușoară, rapidă, maniabilă, nava lungă și subțire este totodată mașina de luptă a hegemoniei grecești și vasul transportator rapid al colonizării comerciale. Pusă în mișcare cu vâslele în timpul manevrelor și al înfruntărilor, galera antică înaintează normal împinsă de pânza ei, îndeobște pătrată – în fapt, toate pânzele „pătrate” sunt trapezoidale –, dar fixată deja oblic pe o mare vergă asimetrică. Cunoscută din Antichitate, dar oarecum abandonată încă din timpul Imperiului roman, vela triunghiulară – vela „latină” – fixată pe o dublă vergă lungă și subțire, pe care Villehardouin, la începutul secolului al XIII-lea, o numește „antenă”, prevalează în Evul Mediu, conferind întreaga sa eficacitate navei cu coca lungă. Vela latină avea să fie cea care va împinge spre Tunisia galerele flotei genoveze ale cruciadei lui Ludovic cel Sfânt. Uneori se va adăuga, pe un catarg din partea dinainte, o a doua pânză triunghiulară sau chiar pătrată.

Nava comercială, vasul de cabotaj și al negustorilor interesați mai mult de capacitatea cocii decât de rapiditatea manevrelor este, dimpotrivă, vasul pântecos cu pupa înaltă și etrava ascuțită, pe care îl înfățișează numeroasele mozaicuri din porturile comerciale. Este vasul de pe harta antică, cunoscută sub numele de „scutul” de la Dura-Europos. Avea la bord cincisprezece sau douăzeci de marinari, un catarg bine legat cu hobane și o velă fixată pe vergă. Cârma era o vâslă laterală în partea dinapoi. Nava purta sau trăgea o barjă, indispensabilă pentru acostarea în golfurile mici, în care nu se afla un ponton care să îngăduie ancorarea.

GALERA

Galera – pe care francezii și italienii o mai numesc și *galée* – are un lung viitor în față. În Mediterana, ca și în mări mai puțin blânde, etrava ei în tăiș de lamă și profilul alungit – este de șapte până la opt ori mai lungă decât lată – o impun ca navă de război. La proră are un pinten. La centru i-a fost amenajat

un eșafodaj, la început mobil apoi fix, „castelul“, de pe care arbaletrierii își puteau regla tirul ca pe uscat de pe un turn de asediu.

Galera și dubla ei propulsie, cu pânze și vâsle, se impun în activitățile maritime ale prinților și ale statelor. La Sevilla, ca și la Genova ori la Veneția, arsenalele construiesc și armează „galere fine“ ori „galere ușoare“. În Franța, preocupat de apărarea coastelor din Atlantic și din Marea Mânecii, Filip cel Frumos susține construirea unei flote de război, pentru care creează la Rouen un arsenal numit „Incinta galerelor“. Activitatea acestui arsenal avea să îngăduie primilor regi din dinastia de Valois să dispună de o flotă de război compusă din altfel de vase decât navele comerciale mai mult ori mai puțin adaptate. Reamenajată de Carol V în epoca în care organizează, împreună cu Amiralitatea, o poliție a mărilor, Incinta galerelor reușește, în zece ani, să lanseze la apă circa cincizeci de nave noi ori renovate, galere sau simple barje și mici vase pescărești de coastă, care oferă regelui Franței, începând din 1375, o flotă în măsură să pună la adăpost Aquitania abia recucerită de noi intervenții ale englezilor.

De îndată ce se ivește vreo ocazie, se construiește, se cumpără, se închiriază pentru un sezon ori pentru o campanie. În 1372, când activitatea Incintei galerelor nu se încheiase încă, escadra lui Carol V din rada portului La Rochelle cuprindea opt galere ale amiralului genovez Rainier Grimaldi, sosite din Marea Mânecii, și alte douăzeci de galere ale celui alt genovez, Ambrogio Boccanegra. În 1384, escadra armată de Ludovic I de Anjou pentru cucerirea iluzoriului său regat al Neapolelului era alcătuită din șaptesprezece galere și două galiote afretate pe Ronul Inferior, în Catalonia, în Mallorca și la Genova. În ajunul unei campanii, dogele Genovei dispune, în 1454, construirea și armarea pentru luptă a opt galere ușoare și două galere mari. Cinci ani mai târziu, constatând că nu mai sunt decât vreo trei galere, Consiliul Genovei hotărăște îndată armarea altor zece.

Genovezii, pisanii, venețienii folosesc, în plin secol al XV-lea, galerele atât pentru expedițiile militare, cât și pentru escortarea navelor lor comerciale. Galera nu mai este regină, dar e încă prezentă. Rămâne instrumentul puterii maritime a Veneției: poate fi întâlnită la Alexandria ca și în Cipru, în porturile Mării Negre ca și în cele ale Maghrebului. Este emblema Serenissimei. Navă de transport rapidă – cu vâslele, înaintează în mod normal cu patru până la cinci noduri – pentru produse de lux, mirodenii ca și țesături, galera reprezintă și vehiculul informației: toate transportă și o încărcătură de scrisori și de efecte de comerț. Fină și rapid manevrabilă, galera evită cu ușurință pirații de pe coasta africană de nord. E capabilă să forțeze blocadele.

Toate aceste nave sunt echipate cu combatanți, cu arbaletrieri în mod special, iar uneori sunt înzestrate, cum erau deja cele ale lui Boccanegra, cu artilerie cu pulbere formată din culevrine foarte potrivite pentru a frânge arboradele și a găuri cocile. Dar propulsia realizată cu vâslași transformă galera

într-o investiție nerentabilă: de îndată ce o campanie depășește „ziua“, adică timpul unei bătălii purtate față în față, cea mai mare parte a încărcăturii o constituie hrana necesară vâslașilor.

Vâslași ori mateloți, echipajul e bine hrănit. În caz contrar, patronul n-ar mai găsi oameni pentru echipaj. Nava încarcă pesmeți, carne sărată, pește uscat, bob, mazăre, vin, apă dulce. Hrana trebuie să fie variată: într-unele zile, carne de porc, în altele, de oaie. Se are grijă de echilibrul dietetic: usturoiul și ceapa nu lipsesc, chiar dacă existența vitaminelor nu e cunoscută. Dar și cantitatea intră în preocupări: nu mai puțin de doi litri de vin de om pe zi. Cei care nu beau decât apă au dreptul – culegerea de decizii de Drept maritim de la Oléron o precizează expres – la un supliment de hrană. Firește, există porturile de escală, dar ar fi cu totul imprudent să contezi prea mult pe ele pentru reînnoirea aprovizionării. Patronul nu se poate lăsa la voia unei deficiențe locale și nici nu poate impune marinarilor și vâslașilor o hrană cu care aceștia nu sunt obișnuiți. O corabie care merge de la Barcelona la Alexandria transportă provizii pentru două luni. În sens invers, încarcă provizii pentru trei luni.

Cum s-ar zice, acest dezechilibru între spațiul rezervat încărcăturii necesare pentru navigație și spațiul disponibil pentru marfa de fraht, tolerabil când e vorba de a asedia un port sau de a înfrânge o escadră dușmană, nu se potrivește cu cerințele de rentabilitate care prezidează în cazul comerțului. Transportatorul nu poate avea ca încărcătură principală proviziile de alimente.

Mai mult decât combatantul, în galera de luptă vâslașul e omul important, cel pe care patronii și căpitani și-l dispută și pentru care plătesc prețuri mari. Mai trebuie oare amintit că vâslașul din Evul Mediu e un tehnician plătit – și bine plătit – pentru vigoarea și eficacitatea sa? Chiar dacă se plânge de viața aspră și de culcușul împărțit cu un tovarăș, vâslașul nu doarme pe banca pe care muncește; își are locul său în partea din față a vasului, sub puntea teugei, acea planșă care, chiar pe navele care nu sunt complet punctate, protejează marfa de apa aruncată de etravă. Vâslașul e hrănit cu îndestulare. Nici unui patron nu i-ar trece prin minte să-l bată. Când campania se încheie, vâslașul se întoarce acasă și revine anul viitor. Ceea ce va transforma în temniță galerele lui Ludovic XIV, devenite pentru posteritate simboluri ale nefericirii, sunt munca forțată, cadența, molestările. Nu vâslitul.

Vâslașul însă incomodează. Galera constituie o investiție ruinătoare. În detrimentul încărcăturii de mirodenii și de mătase, galera comercială cară pesmeți, carne, apă dulce. Și încă merge când e vorba de mirodenii și mătase, dar să transporte vin, grâu sau lemn în asemenea condiții! În ceea ce privește galera de război, aceasta duce uneori mai mulți vâslași decât combatanți. Deja în secolul al XIII-lea, marea galere supranumită „motanul“ număra trei vâslași pentru o vâslă. Marile galere ale lui Filip VI de Valois au de la o sută la două sute de oameni, în vreme ce armamentul se reduce la zece sau cincisprezece

arbalete și cam douăzeci de arme de asalt, lăncii, târnăcoape, securi. Se vede, deci, cât loc ocupă vâslașii. În aceeași perioadă, galerele militare genoveze aveau nevoie, în medie, de o sută cincizeci de vâslași.

O jumătate de secol mai târziu, o mare galera a escadrei din Anjou numără o sută douăzeci de arbaletrieri și două bombarde, dar are douăzeci și nouă de rânduri a trei vâslași, adică optzeci și șapte de vâslași și tot atâtea vâsle, pentru că se merge până la cinci vâsle de bancă, băncile fiind așezate pe atunci oblic. În plus, în numărul acesta nu sunt cuprinși ofițerii și marinarii de serviciu la bord. Două galere mai modeste au împreună șaptezeci și cinci de arbaletrieri și o sută șaptezeci și patru de vâslași. Ambarcațiile mai mici au douăzeci și trei de rânduri a câte doi vâslași, ceea ce înseamnă totuși patruzeci și șase de vâslași la doar cincisprezece arbaletrieri. Escadra lui Ludovic I, cu nouăsprezece nave, numără șase sute de arbaletrieri din două mii patru sute de oameni îmbarcați, iar dintre aceștia vâslașii sunt în număr de aproape o mie șase sute. Galiota venețiană cu douăzeci și nouă de rânduri, pe care o închiriază în martie 1404 ambasadorul castilian Clavijo spre a traversa Marea Neagră, are pe puțin treizeci și opt de vâslași, fără a socoti ofițerii și arbaletrierii – totul pentru a transporta patru persoane. Iar Clavijo notează că îl costă foarte mult, dar că e grăbit.

Să trecem la mijlocul secolului al XV-lea. În pofida folosirii din ce în ce mai frecvente a velelor, cea mai mică dintre galerele ușoare armate la Genova are nevoie de o sută șaiszeci și șase de vâslași, dispuși pe douăzeci și opt de bănci. Dacă socotim că galerele mari, construite în 1454, măsurau 41,25 metri în lungime și 4,5 metri în lățime la centru, ceea ce înseamnă în total mai puțin de 180 de metri pătrați, cu o înălțime totală de 2,5 metri de la chilă până în partea de sus a covertei, adică a punții, se vede ușor cât de puțin spațiu rămânea pentru combatanți. Galera venețiană, cu o cală mai largă și care se mulțumește în general cu o sută cincizeci de vâslași așezați pe douăzeci și cinci de bănci, oferă, poate, ceva mai mult spațiu disponibil. În schimb, tocmai din aceste motive, e mai puțin rapidă.

Rapiditatea galerei se datorează, deci, faptului că totul e sacrificat în favoarea propulsiei: limita disponibilă pentru combatanți pare a fi pe galerele ușoare de douăzeci până la treizeci pentru o sută de oameni. Pentru că nu se știe bine cum era arimată încărcătura de fraht, nimeni nu poate preciza ce spațiu rămânea disponibil sub puntea galerei mari. Cât privește suplețea în navigație, nava e fragilă și sunt nenumărate galerele distruse de furtună. Prețioasă – cu tot costul ei ridicat – când e vorba de concurența comercială sau de bătălii navale, galera „fină“ ori „ușoară“ e mai puțin prețioasă pentru expedițiile obișnuite în care riscurile nu vin din partea oamenilor, ci a stihilor.

Primul vas nordic este, ca și galera „fină“, o navă comercială ușor adaptabilă pentru război. Chiar când cară pradă, ambarcația scandinavilor

riverani ai Mării Baltice și ai Mării Nordului e construită în vederea aventurii și potrivită pentru ofensivă. Nu este o navă de luptă ca trirema grecească. E un vas transportator de marfă, eficace pe coaste pe care trebuie să eșueze pe nisip pentru că nu sunt porturi, și eventual un transportator de trupe pedestre la locul luptei. Cele mai vechi dintre aceste nave, pe care le evocă Tacit, sunt vase cu vâsle, a căror etravă în formă de arc îngăduie abordajul rapid și eșuarea pe plajele cu prundiș. Vârful acesteia e uneori curbat către înălțimea navei, ceea ce indică o cocă mai arcuită a cărei relativă adâncime garantează stabilitatea pe mare; nava nu e totuși mai puțin îngustă și alungită, iar pescajul redus îi permite să înainteze în susul fluviilor, deci să exploreze spațiile continentale. Lungă de aproximativ douăzeci de metri, nava poartă cam doisprezece oameni cu armele și prada lor. Mai degrabă decât mării galere mediteraneene, ea corespunde barjei provenșale, „bărcii” din Adriatica sau „vasului” breton. Nava e manevrabilă pentru că e portabilă.

VELA ȘI CÂRMA

Vela [acestor vase nordice – *N.tr.*] apare mai târziu, către secolul al VII-lea. Imprimând o mai mare forță vaselor de război, deschide orizonturi mai largi jefuitorilor, care vor deveni teroarea Occidentului. Dar războinicii nu se pot lăsa la discreția vântului. Așa fiind, vikingii aveau să inventeze un sistem ingenios, care îmbina caracteristicile unei nave de război de mare manevrabilitate cu cele ale unui vas de cursă lungă folosind vântul: navele lor aveau catarge cu vergi care se puteau coborî atunci când nevoile manevrei cereau ca vasul să iasă de sub influența vântului. Era de ajuns pentru aceasta un suport pivotant și o pană, alcătuind acel „zăvor” numit „pește de catarg”, zăvor care imobilizează catargul în poziție verticală când se dorește folosirea forței vântului și care se poate scoate într-o clipă când trebuie folosite doar vâslele pentru manevra de apropiere ori de asalt. Marile nave de război ale vikingilor ajung să ducă aproximativ cincizeci de oameni și chiar până la o sută. Deci mult mai mult decât mica barcă de comerț, a cărei cocă de aproximativ doisprezece metri înaintea la voia micii sale pânze pătrate și nu poate duce, la un echipaj de zece până la doisprezece oameni, decât câțiva vâslași folosiți din când în când. În replică, negustorii scandinavi, care nu-și puteau permite să înlocuiască încărcătura – circa opt până la zece tone de marfă – cu vâslași în număr suficient, aveau să-și construiască flote pentru a nu fi la discreția piraților veniți de pe coasta vecină.

La acea vreme, vela obișnuită la Mediterana este cea „latină”. triunghiulară și fixată pe o antenă oblică. Era deja vela felucii egiptene. Este, de asemenea, cea a galerelor „fine” venețiene. Va fi, până în ajunul expedițiilor lui Columb

și da Gama, vela caravelor „fine“, a caravelor pure. Marinarii din mările Nordului preferă pânda dreptunghiulară: o velă mare care se manevrează în toate sensurile și se poate folosi de orice vânt. Scandinavii o utilizează doar în mod accesoriu, în secolul al VII-lea, când Beda Venerabilul notează că, deși au vâsle, vasele lor navighează totdeauna cu vântul din pupă. Marea velă dreptunghiulară va fi adoptată definitiv către secolul al XII-lea. Frisonii și polonezii fac același lucru în secolul al XIII-lea, iar italienii în secolul al XIV-lea. Vela pătrată se află deja pe micul catarg – trinchetul dinainte – al mării galere italiene cu două catarge, și pe cele două catarge dinainte ale galerei comerciale. Devine pânda normală (vela foc) a trinchetului de la proră. În secolul al XV-lea, va triumfa cu coga la Veneția și cu caravela „rotundă“ în Spania.

Navigația cu vâsle și navigația cu pânde cunosc în secolul al XIII-lea o adevărată revoluție, a cărei uimitoare simultaneitate cu perfecționarea cârmei prin introducerea pivotului merită subliniată: este vorba de cârma axială, numită și cârmă de etambou, etamboul fiind robustul element de lemn care constituie partea din spate a chilei.

Dintotdeauna s-a reușit devierea direcției unei nave cu ajutorul unei vâsle ținute ferm în partea din spate a unuiia dintre borduri. Această cârmă laterală era însă practic lipsită de efect pe navele cu pânde, iar pe galere nu era decât complementară față de acțiunea vâslelor. Foarte devreme, către secolul al II-lea, chinezii au încercat să construiască o cârmă axială; această vâslă lată, montată pe un pivot orizontal amenajat la nivelul punții, nu a răspuns însă așteptărilor: efortul pe care-l reclama era considerabil, iar mișcarea rezultată din el era minimă. Abia către sfârșitul secolului al XII-lea e realizat, în șantierele navale ale Balticii și ale Mării Nordului, un mecanism cu totul diferit: o cârmă axială pe pivot vertical.

Cârma de etambou comportă două dispozitive esențiale. Unul e pivotul, iar celălalt „bara“, acel lung levier care, din pricina pivotului orizontal al chinezilor, nu putea fi așezat, necum manevrat. Pe un plan vertical, bara amplifică forța cârmaciului, ușurând manevrarea unei cârme late, capabile să devieze curenții și siajele. Cu o cârmă având o suprafață mai mare decât antica vâslă se poate da navei o reală maniabilitate.

Invenția vine din Nord, din acele mări primejdioase, pe care marinari ingenioși înfruntă zilnic curenți puternici și zone riscante. Flandra și Anglia cunosc cârma de etambou încă din 1180. În 1242 această cârmă apare la pupa vasului figurat pe pecetea orașului hanseatic Elbing (azi Elbląg) din apropiere de Gdańsk. În Portugalia și în Castilia, apare în secolul al XIII-lea, împrumutată poate de la constructorii din Bayonne. Italia și Aragonul nu o vor folosi decât în secolul al XIV-lea.

Cârma permite manevrarea. Dar ceea ce va face posibile marile traversări vor fi modificările importante aduse greementului la sfârșitul Evului Mediu.

În încercările constructorilor de nave de a obține o mai mare maniabilitate, de a folosi mai eficient forța vântului și de a face ca drumul navei să depindă mai puțin de direcția acestui vânt, variațiile în dispunerea velelor de diverse forme ocupă un loc esențial. Așa cum se experimentează noi tipuri de asamblaje ale vasului și noi forme de cocă, tot astfel se fac încercări de noi combinații ale pânzelor și ale suporturilor acestora. A păstra direcția, a naviga împotriva vântului potrivnic, a-și face un aliat din vântul slab ca și din cel puternic – toate acestea presupun, începând din secolul al XIV-lea, o artă a construcției navelor care avea să deschidă navigatorilor o întreagă gamă de posibilități.

Este ceea ce se vede bine când se izbuteste modelarea suprafeței velaturii. În josul mării vele pătrate se fixează cu saule una sau două benzi de pânză suplimentare: acestea sunt „bonetele” – mici pânze care se întind când marea este calmă, când vântul nu suflă cu putere. Invers, „saulele de învergare” (parâme subțiri, numite în franceză *garcelles*, după numele dat meșelor și cozilor care, după moda coafurilor de la sfârșitul secolului al XIII-lea, atârnavă de o parte și de alta a frunții femeilor elegante) se lasă să atârne de-a lungul vergilor. Aceste subțiri parâme, care în mod normal atârnă, îngăduie căpitanului să-și mențină în acțiune (întinsă) întreaga velă pătrată fixată pe vergă, sau să o micșoreze, reducând una sau două benzi marginale – terțarolele – care se rulează și se leagă: suprafața velei mari se reduce astfel cu una sau două „terțarole” în plus sau în minus. „Saulele de învergare (de terțarole)” fac așadar din pânza pătrată o velă adaptabilă. Altfel spus, acum se poate – ceea ce era imposibil cu simpla velatură triunghiulară a greementului latin – manevra în vânt și obține cea mai mare eficacitate, indiferent de forța sau de direcția acestuia. E de înțeles că navigatorii de la sfârșitul secolului al XV-lea doreau să aibă – chiar în cazul caravelor grele inițial cu vele latine triunghiulare – cel puțin o velă pătrată.

Începând din secolul al XIII-lea, grație pânzei pătrate, se deprinde manevrarea vasului și prin multiplicarea velelor, deci prin diversitatea lor. Apare ideea unui al doilea catarg ca un complement firesc al velaturii variabile, apoi al velaturii mixte. Acest al doilea catarg e prezent încă de la începutul secolului al XV-lea pe toate marile nave atlantice. Vela triunghiulară e în mod normal fixată pe catargul de la pupă (din spate), care își capătă atunci numele de catarg de artimon, nume până în acel moment purtat de micul catarg așezat înaintea celui mare. Denumirea de „artimon” – trebuie precizat pentru a evita confuziile – vine de la velă și nu de la locul pe care e amplasat catargul. Al treilea catarg apare către 1430. Nava prezintă atunci un artimon latin în partea din spate și catargul velei foc, cu greement pătrat, în partea din față. Catargul mare poartă, bineînțeles, una sau mai multe pânze pătrate. Foarte curând vor apărea patru sau cinci catarge. În secolul al XV-lea, caraca genoveză și caravela porturilor iberice – Lisabona și Sevilla în primul rând – fixează pe catargele lor un greement foarte complex, cu pânze pătrate pe catargul mare și pe catargul velei

foc dinainte, și cu o pânză triunghiulară la catargul artimon din spate: un sistem care-și va dovedi eficacitatea când va trebui înfruntat neprevăzutul vânturilor potrivnice ori calmul plat.

TONAJELE

Din momentul în care se poate folosi vântul și amplifica velatura, evitând inconvenientele prezentate de sporirea efectivelor de vâslași, nava poate fi îngreuiată. „Marea galeră” – *galeazza* – venețiană cu două catarge și, mai ales, „galera comercială” cu trei catarge sunt cu totul diferite de galera „fină”. Aceste nave au vâslași, dar numai pentru manevre și, deci, mai puțini la număr decât, cum s-a văzut mai sus, galera de război. În timp de pace se renunță chiar la angajarea de vâslași, iar vâslele sunt pur și simplu lăsate în port. Dar, în acest caz, galera pierde în parte marele ei avantaj – rapiditatea. Acea rapiditate, câtă o mai păstrează, e datorată atunci mai mult zvelteței ei și nu propulsiei. De-a lungul navigației, propulsia e asigurată doar de velatura fixată, deja de la sfârșitul secolului al XIII-lea, pe cele două puternice catarge ale mării galere venețiene ori barceloneze, sau pe cele trei catarge ale galerei comerciale, de care Veneția face mare caz când e vorba de a parcurge drumul dintre porturile italiene și cele din Marea Nordului.

Coca devine pântecoasă. Pupa se îngreuiază. Galera rămâne o navă rapidă și costisitoare. Lungă de aproximativ patruzeci de metri și lată de cinci sau șase, galera comercială duce de la o sută la trei sute de tone de încărcătură afretată și acoperă, dacă trebuie, în cinci săptămâni distanța dintre Veneția și Southampton. La sfârșitul secolului al XV-lea, se cunosc galere care pot încărca peste trei sute de tone. De la galera militară nu mai păstrează decât etrava îngustă și aspectul general alungit. E în același timp o navă de comerț și o navă rapidă. Dar nu este nici atât de rapidă pe cât e galera „fină”, nici atât de comercială ca enorma cogă, care, în aceeași perioadă, străbate mările septentrionale. Când se pune problema de a lupta împotriva concurenței sau de a rezolva rapid o criză de aprovizionare, e de neînlocuit. Marinarii din Nord sunt conștienți de aceste avantaje și continuă să construiască, cum o fac și bretonii, nave de mic tonaj propulsate de cincisprezece până la douăzeci de vâslași și de una ori două vele. Principala lor calitate e aceea de a fi repede încărcate și de a pleca rapid înapoi, deci de a obține o amortizare lesnicioasă pe mări în care nimeni n-are de câștigat așteptând vremea rea. Nava grea presupune, e drept, o exploatare mai anevoioasă pe rutele maritime pe care traficul greu nu e sigur.

Armatorii sunt primii care aspiră la o creștere a tonajelor capabilă să limiteze costul echipajelor; acesta devine deosebit de împovărat atunci când criza demografică din secolul al XIV-lea are ca efect o creștere rapidă a salariilor.

O navă mare costă mai puțin decât două mici. Către 1230, se socotește la Veneția că e nevoie de un marinar pentru cinci tone de încărcătură, iar spre 1400 de un marinar pentru șaptesprezece tone. Cârma de etambou, greementul pătrat cu suprafață variabilă și coastele largi ale cocii și-au combinat în acest caz efectele, multiplicând cu 3,5 rentabilitatea în mai puțin de două secole. Se mai cuvine adăugat că nava de mare tonaj poate avea, când e cazul, o funcție militară, care aduce noi câștiguri la capitalul investit. La Veneția, ca și la Lübeck, lumea e sensibilă la acest argument.

La Genova, construcția navelor de mare tonaj răspunde în plus nevoilor tehnice ale unui trafic pentru mărfuri grele pe distanțe lungi: cel al alaunului din Asia Mică, redistribuit de Genova de la antrepozitul din Chios până la etapele din Flandra sau din Anglia, care deservește centrele industriei postavului. Datorită acestui trafic adăugat comerțului cu materii prime, care compensează insuficiența hinterlandului agricol, Genova avea să preceadă Veneția într-o adevărată politică a marilor tonaje. În anii 1400, când navele cu o capacitate mai mare de 700 de „butoaie“ [unitate de măsură variabilă, aproximativ de zece chintale – *N.tr.*] reprezentau 22% din unitățile care navigau pe Mediterana Occidentală, aceste nave constituiau 47% din flota genoveză și doar 10% din cea catalană.

Schimbarea avantajează mediile negustorești care măsoară rentabilitatea vitezei și știu bine că sunt cazuri în care ai totul de câștigat ajungând înaintea concurentului – și altele în care piața e destul de indiferentă la scadențe și la sosiri. Cel care ajunge primul la Lübeck cu sarea pe care o așteaptă pescarii pentru a ieși în larg câștigă. Negustorul din Barcelona știe ce face atunci când, pentru a transporta piper, ghimber, scorțișoară, zahăr, lac ori tămâie, cumpărate la Beirut, preferă galera, care face traversarea în patru sau cinci săptămâni, marii corăbii, care are nevoie de două luni bune. La prețul mirodeniilor, corabia mare imobilizează capitalul investit pe o durată de două ori mai mare decât galera. Dar nu totdeauna se câștigă mare lucru ajungând mai repede la Veneția cu grâu, ori la Bruges cu alaun.

Chiar și pe rutele maritime din Mediterana trebuie să se țină seama de timpul pierdut din cauza climei. Există în această privință prețioasa mărturie a ambasadorului Clavijo, care consemnează cu scrupulozitate timpii de călătorie și incidentele. Plecat la 23 mai 1403 din Cádiz cu o mare caracă, trece la 25 iunie printre insulele Corsica și Sardinia, traversează strâmtoarea Messina la 21 iulie, ajunge la Rodos la 5 august, se oprește la Chios de la 18 la 30 septembrie, intră în Dardanele la 19 octombrie, debarcă la Galata, portul Constantinopolului, la 24 octombrie. I-au trebuit cinci luni pentru a face drumul de la Gibraltar la Bosfor. Calmul plat și vântul slab au alternat cu furtunile care au obligat la căutarea unui adăpost.

În zorii zilei de sâmbătă 2 iunie am ajuns în fața insulei Formentera, care e nelocuită, în apropierea insulei Ibiza. Timp de patru zile am încercat să intrăm în portul din Ibiza, navigând în zigzag pentru a lupta împotriva unui violent vânt contrar. Marți 5 iunie, seara, caraca a izbutit, în fine, să intre în port, unde patronul a descărcat o parte din încărcătură și a încărcat sare.

A trebuit să așteptăm șapte zile până ce am putut pleca din nou, din cauza vântului potrivnic care persista. Miercuri 13 iunie ne-am putut relua drumul, timpul redevenind calm. Caraca n-a avansat însă decât foarte puțin în cele trei zile care au urmat, din pricină că vântul încetase.

Caraca lui Clavijo întâmpină o furtună în largul insulei Stromboli, e obligată să manevreze în zigzag pe o distanță de câteva mile între Rodos și Kos, rămâne două zile la Leros din pricina vântului contrar, ancorează o zi în largul Bosforului înainte de a se lua hotărârea de a debarca în șalupă, timpul împiedicând acostarea la Galata. După ce la 1 octombrie trece de Mytilene, caraca revine în ziua de 2 pentru a repara vreme de patru zile stricăciunile provocate de vremea rea. O furtună a dislocat cârma, iar o alta a sfâșiat pânzele.

Pentru a traversa Marea Neagră, Clavijo afretează o galiotă, dar lucrurile nu merg mai bine. Plecat la 13 noiembrie din Constantinopol, ambasadorul regelui Castiliei se reîntoarce în ziua de 22, galiota naufragiind. Și încă e mulțumit că a putut ajunge la mal înot. Pentru cine se scufundă în larg, călătoria se sfârșește. Pentru pasagerii galiotei sfărâmate de stânci, nu-i vorba decât de o întârziere de... patru luni. Sezonul e, într-adevăr, prea avansat.

Reîntorși la Pera, am căutat un mijloc care să ne îngăduie să ne reluăm călătoria. Cum eram în prag de iarnă, n-am ajuns să găsim o navă al cărei patron să accepte să navigheze în Marea Neagră. Navele afretate cu destinația Trapezunt nu mai riscau să plece și rămâneau în port. Cele care ridicaseră de curând ancora s-au reîntors pentru a-și petrece iarna și a aștepta luna martie.

Într-adevăr, la 20 martie, închiriind o altă galiotă, Clavijo poate, în fine, să-și reia drumul spre Trapezunt, unde ajunge la 11 aprilie. După patru luni de așteptare, a fost nevoie de trei săptămâni pentru traversarea Mării Negre. Să mai notăm însă că acesta e totuși răul cel mai mic, iar Clavijo nu se gândește nici o clipă să ajungă la Trapezunt pe uscat. Riscurile sunt cu mult mai mari.

E ușor de înțeles ce pot însemna timpii parcursului pentru o navă închiriată nu de un ambasador, ci de un negustor preocupat la fiecare escală să profite de piețe și să-și negocieze marfa. La timpul pierdut din pricina vântului sau a mării, se adaugă în acest caz cel petrecut în așteptarea ocaziei unei

încărcături pentru drumul de întoarcere, sau în căutarea, la escale, a unei încărcături complementare. Aceste amânări ajung să prelungească în așa măsură durata de rotație a unei nave, încât diferențele de viteză par secundare: cele mai multe călătorii între Catalonia și Siria nu se efectuează în cele trei ori patru luni cerute de navigație, ci într-un an întreg, timp petrecut mai ales în escale la Candia, la Rodos, la Tunis, la Mallorca. Trebuie încărcată și descărcată nava. Trebuie, de asemenea, să te interesezi de caravanele așteptate, de cursurile zilei și de evoluția lor în zilele următoare. În plus, uneori nava trebuie să se oprească departe de piețe, în largul estuarelor sau al deltelor, impracticabile pentru vasele cu pescaj mare. Pentru asemenea situații există marele avantaj al avanporturilor – Ecluse în Flandra în apropiere de Bruges, Alfachs în Aragón în apropiere de Tortosa. Când se face socoteala rentabilității, se constată că adesea vasele petrec mai mult timp stând în porturi decât navigând. Sunt nave genoveze care n-au navigat decât opt luni în patru ani.

E adevărat că sunt și patroni destul de abili pentru a-și ține navele pe mare continuu, combinând drumuri spre Orient cu altele spre Bruges sau Southampton. Și în aceste cazuri avantajul este de partea vasului transportator de mare tonaj, al navei în măsură să ducă orice fel de încărcătură și să se întoarcă de asemenea cu indiferent care alta. Așa se întâmplă, de pildă, cu marea galерă *Sent Menat* din Barcelona, care călătorește în iarna 1435–1436 în Egipt, în iarna următoare în Flandra și în Anglia, iar în vara lui 1437 în Siria. Rentabilitatea navei e asigurată, iar viteza nu contribuie cu nimic la aceasta. E astfel de înțeles că în 1397 o dezbatere a negustorilor din Barcelona se încheie cu concluzia că recurgerea sistematică la galерă e în mod inutil oneroasă și că e indicat să fie preferată corabia mare.

Abundența ori monopolul fac, de altfel, câștigurile de timp destul de iluzorii, din moment ce galerele sunt prea costisitoare în oameni și în spații utile. Serenissima interzice patronilor de galere să încarce, în mod normal, sare; galerele venețiene pot fi mai bine folosite decât încărcându-le cu un produs a cărui vânzare e supusă pe piață unei reglementări oficiale. Genova nu recurge la astfel de constrângere din partea oficialității, dar rezultatul e același: încă din secolul al XIV-lea, renunță practic la galere pentru traficul comercial. Printre cele 2669 de nave încărcate cu sare la Cagliari, în Sardinia, între 1359 și 1413, se află doar cinci galere genoveze și nici o galерă venețiană. †

Cât despre catalani, care organizează convoaie protejate către Rodos, Beirut sau Alexandria, aceștia nu se folosesc de galere decât în împrejurări deosebite. Așa se întâmplă, de pildă, în 1397, cu un convoi către Siria, în condițiile în care se primesc vești neliniștitoare în ceea ce privește călătoria: catalanii din Damasc anunță Consiliul din Barcelona că genovezii sunt în curs de a arma o flotă în scopul unei expediții piraterești împotriva catalanilor. Chiar

și în acest caz, se discută timp de trei zile pentru a se hotărî dacă e într-adevăr necesar să se trimită galere în loc de mari corăbii cu pânze, adică de nave comerciale de mare tonaj. Așadar, pentru traficul normal și pentru produsele grele, comerțul mare preferă să folosească coca pântecoasă și să se lase la voia vântului, chit că rămâne în sarcina căpitanilor să se descurce cu el.

Spre deosebire de această rezervă manifestată de orașele de coastă, Florența, metropola toscană, preferă, în cunoștință de cauză, să afreteze galere și numai galere. Alegerea nu se datorează lipsei de experiență în probleme de navigație, ci este justificată de un tip de trafic foarte marcat de geografia italiană. Florența e un oraș de interior, care nu se prea ocupă cu traficul de mărfuri grele – grâu, vin, sare, lemn –, mărfuri pe care nu se poate pune problema să le descarce la Genova sau la Pisa spre a le aduce pe uscat la Florența și a le reexporta, tot pe uscat, în toată Europa. Florența face comerț cu produse de preț, care alimentează piețele europene ori industria florentină. Galerele afretate de companiile florentine duc lână ori mătase, postavuri de Flandra ori țesături cu fir de argint de Lucca, mirodenii din India și Insulinda și chiar tablouri și altare mobile provenind din atelierele toscane. Investiția e, în acest caz, destul de ridicată pentru a justifica transportul rapid. Florenței îi plac galerele.

Fără îndoială, exemplul toscan a atras atenția unui Jacques Coeur care a creat, în interesul lui Carol VII și în propriul său interes, o flotă de „galere ale Franței“, al cărei scop mărturisit era acela de a elimina din comerțul Franței cu Orientul recurgerea la intermediarul italian. Ceea ce urmărește Jacques Coeur nu e aprovizionarea lumii mediteraneene cu grâu sau sare și nici transportarea lemnului din Orientul Apropiat. Este vorba, pur și simplu, de ceea ce face bogăția traficului florentin: transportul produselor de lux. Deși el însuși mare negustor de sare din propriile saline, Jacques Coeur nu construiește galerele Franței pentru a exporta sare din Languedoc către Genova, ori pentru a încărca în piețele de debușeu ale drumurilor caravanieră aur, mătăsuri și mirodenii.

Vasul „rotund“, transportatorul, e cunoscut încă din Antichitate. Poate fi văzut pe mozaicurile din porturile romane, ca și pe „scutul“ de la Dura-Europos. Scandinavii folosesc acest tip de vase în aceeași măsură ca mediteraneenii. Primul tip de navă nordică folosit de negustori, cel care apare deîndată ce comerțul încetează de a mai fi, pe mările din Nord, o simplă distribuire a prăzii, e vasul numit *knorr*. Coca acestui vas e alcătuită din treisprezece „coaste“ de lemn. Dotată cu o velă și având la bord opt până la zece oameni, nava poate încărca opt, chiar zece tone de marfă. Fiind comod de manevrat, vasul rămâne prețios pentru micul transport local și pentru cabotaj, chiar când în secolele al XI-lea și al XII-lea se generalizează, în marile porturi, cheiurile

ori pontoanele, instalații adaptate pentru acostarea navelor de tonaj greu. Chiar și în secolul al XIV-lea, marinarii sunt încă bucuroși să poată trage pe plajele cu prundiș ale micilor centre comerciale nave ușoare asemănătoare cu bătrânele *knorr*.

Pentru traficul mai greu și de cursă lungă, tonajul ușor al vaselor *knorr* nu îngăduie amortizarea cheltuielilor unei curse. Începând din secolul al X-lea – și poate mult mai devreme – dulgherii navali din porturile frisonne pun la punct, în linii mari, un nou tip de navă de mare tonaj. Două secole mai târziu, avea să fie adoptat de întreaga lume nordică. E vasul numit cogă. Această navă cu un catarg și cu o velă pătrată se caracterizează, mai cu seamă, printr-o cocă rotunjită – lungă de douăzeci și cinci până la treizeci de metri și lată de cinci până la șapte – și printr-un fund plat, care o scutește de grija de a căuta locurile de acostare. Se poate opri oriunde dorește.

Nu se pune, firește, problema de a trage nava pe plajă, așa cum se putea face cu un *knorr* ori cu navele de același tip care i-au urmat. Este vorba, pur și simplu, de a putea evita lovirea pragurilor nereperate, de a nu ezita să intre într-un estuar, sau să oprească într-un mic port dintr-un loc adăpostit zărit la vreme în clipa când se iscă furtuna. Aceste caracteristici sunt importante pentru navigatorii obligați să se oprească pe țărmuri pe care nu le cunosc în amănunt. Toate marinele atlantice sunt receptive la aceste argumente și adoptă tipuri de nave inspirate de cogă sau asemănătoare cu ea. Această navă (care se mai numește și *cogue*, *coque* ori *coche*) e un mare vas transportator, cu velă pătrată, cu aspect masiv, înalt pe apă, punctat cu două ori trei coverte, care oferă tot atâtea niveluri pentru arimarea mărfurilor. În comparație cu unele nave de mai târziu, coga apare ca un vas de tonaj mediu.

Navă nordică și atlantică până în secolul al XIII-lea, coga marinarilor din Bayonne e adoptată în secolul al XIV-lea și de marinele mediteraneene. Este prin excelență vasul destinat transportului de vin, de grâu, de sare. Această navă, capabilă să încarce aproximativ cincizeci de tone la Barcelona și o sută până la două sute de tone la Veneția, își are locul în clasamentul maritim între cabotiere și marea corabie cu pânze. Sub diverse denumiri, astfel de nave se află în toate porturile Mediteranei. La început sunt greate cu un catarg unic purtând o velă pătrată. Manevrarea lor e simplă și n-au nevoie decât de un echipaj puțin numeros. Reprezintă vehiculul cabotajului de mare tonaj și al călătoriilor cu risc redus. Mărind tonajul – se ajunge la patru sute de tone la Veneția, la începutul secolului al XV-lea –, sporind în consecință rezistența greementului – va avea adesea două catarge – și întărind echipajul, marea cogă ajunge, începând cu mijlocul secolului al XIV-lea, să concureze în mod serios marea corabie cu pânze. Plutește lent dar sigur. Pe drumurile cunoscute și asigurate, este cel mai economic vas de transport pentru mărfuri grele. E nava

care, încă din secolul al XIII-lea, apare pe pecetele multor orașe portuare – Damme, Dover, La Rochelle. Este emblema pentru ideea pe care burghezia dorește să o acrediteze despre identitatea sa colectivă.

Greutatea navei – și o dată cu aceasta capacitatea ei – crește continuu. Se încarcă acum mai mult în cală decât pe punte. Nava este cu atât mai bine echilibrată și, datorită acestui fapt, în măsură să suporte o velatură mai amplă. Coga ce avea să-i conducă spre Pământul Sfânt, la 1188, pe cruciații din Köln avea deja o capacitate de o sută șazeci de tone. În secolul al XIII-lea, coga medie poate duce două sute de tone. Tendința se accentuează când, la mijlocul secolului al XIV-lea, apare în Marea Nordului o robustă cogă pântecoasă, cu fundul relativ plat, greu de manevrat, dar în stare să transporte două ori trei sute de tone de marfă nediferențiată: „hurca“. Un secol mai târziu nu va mai stârni nici o mirare în Gironde. Constituie de acum înainte vasul de transport prin excelență pentru produsele grele ca sarea, peștele, vinul, grâul, lemnul. Este, de asemenea, la nevoie, o puternică navă de război.

În aceeași perioadă și vasele de pescuit devin mai grele. În secolul al XV-lea, în porturile bretone și normande, oamenii afirmă cu mândrie că n-au mai văzut vase atât de mari. După 1450, vasul de mici dimensiuni ajunge obiect de dispreț. Atât patronul, cât și dulgherul sau armatorul visează la caravelele portugheze. Tonajul mare devine idealul lor. Capacitatea vasului e legată de comportarea pe mare.

În Mediterana își fac tot mai mult loc vasele „rotunde“, cu coca mai mult ori mai puțin pântecoasă, vase a căror maniabilitate lasă de dorit, dar e din plin compensată, în ceea ce privește transportul comercial, de marea capacitate și, deci, de o rentabilitate ridicată. Există asemenea vase de tonaje diferite și pentru tot felul de întrebuințări. Pe țărmurile venețiene sunt cunoscute marile bărci punctate, cu o capacitate de cincizeci de tone: „panfilele“, destinate negustorilor care organizează traficul de sare în Mediterana Occidentală; „maranul“, cu un catarg și o velă triunghiulară, un soi de penișă folosită la cabotajul pe mare calmă, și „marciliana“, cu două catarge și vele pătrate, care, datorită fundului ei plat, e potrivită pentru navigația în Delta Padului. Și unele și celelalte urmează regula comună a tuturor navelor: tonajul lor crește continuu. Astfel, la sfârșitul Evului Mediu apar marane cu trei catarge, capabile să transporte o sută de tone, iar în secolul al XVI-lea marciliane cu castel la pupă. Toate aceste vase sunt folosite pentru transportul pe trasee scurte. Maranul servește cu deosebire la transportul pietrelor aduse din Istria pentru colmatarea breșelor din diguri. Marciliana, care va cunoaște un succes durabil – până în secolul al XVII-lea – pe rutele din Marea Adriatică, este la început o navă de mic tonaj, apoi de tonaj mediu, pântecoasă și cu un pescaj mic, perfect adaptată pentru navigația în estuare; dar este totodată și o mare „barcă“ în măsură să îndepli-

nească misiuni pe rute scurte, cum ar fi supravegherea coastelor ori cabotajul în brațele de mare de mică adâncime.

MAREA CORABIE CU PÂNZE

În fruntea vaselor de tonaj greu se află „marea corabie cu pânze“. Este prin excelență *nava*, așa cum o indică și denumirea latină, *navis* (*nef* în franceză). Descinde din marea navă comercială cu velă pătrată a Antichității. *Nave* pentru genovezi și venețieni, ea va înlocui în secolul al XV-lea *coga*. Castilienii, baionezii și catalanii, apoi portughezii o numesc *nau*. La sfârșitul secolului al XIII-lea e deja un vas enorm, lung de treizeci și cinci până la patruzeci de metri, lat de doisprezece până la cincisprezece metri, cu coastele bordajelor rotunjite și cu două ori trei punți, care oferă o cală vastă pentru arimarea încărcăturii, ca și avantajul de a extrage cu ușurință marfa, în total sau în parte, după ocaziile ce se prezintă la escale. Este greu de manevrat, dar se comportă bine pe marea dezlănțuită, în vreme ce valurile ajung aproape până la bordul galerelor. Acestea din urmă sunt mai potrivite cu marea calmă a Mediteranei – dar sensibile în timpul furtunilor, celebre totuși pe marea romană – decât cu furtunile și cu valurile înalte din Atlantic.

Marea corabie are un catarg în secolul al XII-lea și adesea două în secolul al XIII-lea. Greementul este încă frecvent alcătuit dintr-o velatură triumfiulară. Are deja două castele care înlesnesc navigația și asigură apărarea. Capacitatea comercială este privilegiată: coca e împărțită în două printr-o punte intermediară. O variantă mai ușoară apare în secolul al XIII-lea la Veneția: *tarida*, mai puțin înaltă pe apă și cu o singură punte, o corabie care va fi foarte prețuită în secolul al XV-lea pentru cursele pe distanță medie.

În calele sale, corabia poate cu ușurință încărca de două până la trei ori mai multă marfă decât galera mare: cel puțin șase-șapte sute de tone la Veneția, începând de pe la 1300. La Genova, după 1460, apar corăbiile care încarcă până la o mie de tone, în vreme ce, în mod paradoxal, tonajul corăbiilor venețiene tradiționale se diminuează. Veneția își organizează flotele recurgând la două tipuri de nave complementare: o nouă corabie, care nu-i decât marea *coga*, și *marciliana*, mai ușoară. Dimpotrivă, pentru genovezi, marea corabie e prin excelență *nava* care transportă sare, grâu, lână și alaun. „Frumoasa corabie grea numită *Christophe*“, pe care o vor captura în 1338 francezii, aparține regelui Angliei și e într-atât de încărcată cu lână, încât lungă vreme se va vorbi în Franța despre jaful încărcăturii ei.

Marea corabie cu pânze oferă, de asemenea, mai mult spațiu negustorilor care însoțesc marfa, și chiar marinarilor înșiși. Spațiu înseamnă confort. Pot fi îmbarcați pasageri, care sunt instalați în partea dinspre pupă, în micile încăperi

ale castelului (dunetei), și nu în promiscuitatea de sub puntea teugei de la proră, unde marinarii își fac culcușurile modeste în care dorm pe rând. Începând din 1227, conform statutelor dogelui Pietro Ziani, se îngăduie amenajarea de cabine pe corăbiile venețiene, într-o vreme în care pasagerii – de fapt, pelerini – suportă ei înșiși două treimi din costul călătoriei. Se întâmplă chiar ca aceste cabine să se bucure de un oarecare confort: în 1459, *Santa Maria* a genovezului Leonardo Grimaldi oferă negustorilor îmbarcați șase cabine, și chiar cabine încălzite!

Alte avantaje și nu dintre cele mai neînsemnate: marea corabie reprezintă o adevărată fortăreață. Castelul central, care încadrează baza catargului principal, devine curând, în viața maritimă, echivalentul pasarelei moderne. Relatând un moment critic din timpul călătoriei pelerinilor celei de-a Patra Cruciade, Robert de Clari notează că toți preoții și clericii au fost „urcați în castelatura corăbiei“, unde au cântat *Veni Creator*.

Acest castel central nu va dispărea cu adevărat decât în secolul al XIV-lea, când armamentul de foc îmbarcat îl va face inutil pentru tir și îl va transforma, în schimb, în mod periculos, într-un obiectiv pentru inamic. E drept că atunci se vor fi dezvoltat deja, pe toate tipurile de nave, pe galere ca și pe corăbiile cu pânze, castelele de la provă și, mai cu seamă, de la pupă. Castelul de la provă (teugă), care oferă adesea loc pentru instalarea echipajului, conservă funcția militară a vechiului castel central. El domină pintenul de la provă și este „echipat pentru defensivă și ofensivă“. Cu vârful său proeminent, constituie și postul de manevră a sondei în pasajele dificile, ca și a ancorei în locurile înguste de acostare. Castelul de la pupă, care se va dezvolta în viitor și pe caracă și pe caravelă, e un loc de comandă și un loc de ședere privilegiat. Patronul, pilotul, timonierul, negustorii, pasagerii își au acolo cabinele. În partea de sus se află instalată o dunetă pentru observație. Acolo se ține busola și se depozitează prețioasa pulbere pentru culevrine. Tot acolo se desfășoară viața socială. Este încă de pe acum „castelul dunetă“.

Nemaiavând nevoie să încarce vasul cu arbaletrierii pe care îi îmbarcau în secolul al XIV-lea galerele ducelui de Anjou, corabia din secolul al XV-lea adoptă cu ușurință noul armament care substituie puterea de foc numărului mare de lovituri. Folosindu-se de bordajele înalte – care amintesc aici curtimele bastioanelor de cetăți – artileriștii dispun în cazul corăbiei de o poziție dominantă, pe care o relevă toți cronicarii martori ai vreunei lupte navale. O putere maritimă ca Genova nu consideră de neglijat faptul că, la mijlocul secolului, a fost în măsură cu doar patru corăbii să sprijine, în fața Constantinopolului, cartierul Pera asediat, și să forțeze cu doar două corăbii Bosforul deja controlat de otomani.

Cel de-al treilea catarg apare frecvent la corăbii în secolul al XIII-lea, deși marinarii știu cât de complexă e manevrarea unei velaturi atât de ample,

care presupune un echipaj numeros și experimentat. În secolul al XV-lea, marile corăbii ale Genovei și ale Veneției – moștenitoare ale greementelor pătrate de pe coga atlantică și ale arboradei multiple ale corăbiei mediteraneene – vor avea până la cinci catarge și zece sau cincisprezece vele pătrate care vor îngădui o acționare subtilă prin combinarea marilor vele de rută cu velele mici de manevră.

Firește, corabia nu putea rivaliza cu galera în privința rapidității. Velatura ei nu îngăduie totuși să ți-o închipui ca pe o navă înaintând anevoie. Puterea greementului și flexibilitatea în manevrare au uneori ca rezultat uimitoare performanțe. La începutul secolului al XV-lea, corabia lui Jean de Béthencourt acoperă în șapte zile distanța de la Sevilla la Insulele Canare, aceluiași Béthencourt nefiindu-i necesare, pe vreme bună, mai mult de patru luni și jumătate pentru a ajunge din Canare în Normandia, a petrece câțva timp în ținutul său natal și a se reîntoarce în insule. În aceeași vreme, întârzierile de care are parte Ruy Gonzales de Clavijo sunt, cum s-a văzut, cauzate de diferite incidente, de intemperii, de escale și nu de încetineala navei.

Așadar, corabia cu pânze satisface în mod durabil o nevoie, anume aceea de a avea o mare navă de transport, cu rapiditate medie și relativ maniabilă. La sfârșitul secolului al XIII-lea, corabia reprezintă deja la plecarea din porturile siciliene mai mult de un sfert din flotele comerciale. La mijlocul secolului al XV-lea, reprezintă jumătate. Pe rutele Levantului constituie, în secolul al XV-lea, două treimi din convoaie. În epoca marilor explorări avea să cedeze într-o oarecare măsură locul unei nave mai maniable – caravela. Dar avea să-și reia locul în escadrede de exploatare de pe rutele deschise de exploratori. Cu unele mici modificări ale greementului, care îi măresc maniabilitatea, marea corabie cu pânze va fi prin excelență nava convoaielor de pe drumul celor două Indii.

CARAVELA

La mijlocul secolului al XV-lea, se realizează un important progres datorită inițiativei dulgherilor care, pe toate șantierele navale din Atlantic, caută să ușureze nava fără a dăuna stabilității ei. În vreme ce corabia și coga tradiționale sunt construite în așa fel încât scândurile scheletului să se acopere unele pe altele (*à clin*, în franceză) pentru o mai bună etanșeitate, în anii 1450–1460 se întreprinde asamblarea lor cap la cap. Lucrul presupune un asamblaj mai îngrijit și o călăfătuire deosebit de atentă. Acest tip de construcție (*à carvel*, în franceză – denumire ce nu trebuie confundată cu cea a caravelei iberice, care e cu totul altceva) permite ușurarea cocii și îmbunătățirea performanțelor vasului. Nava se manevrează mai ușor, alunecă mai bine pe valuri,

poate încărcă mai mult. Șantierele navale din Bretagne se specializează în așa măsură în coga *à carvel* – ori „carvelă” – încât celelalte, din Normandia, Anglia ori Olanda se vor conforma modelului breton. Curând toate navele occidentale vor fi construite în sistemul *à carvel*, inclusiv caravelele. Multă lume se înșală asupra denumirilor.

Cursa tonajelor continuă. Favorizată de progresele înregistrate de greement și de dulgheria navelor, va ajunge să deschidă calea, în secolul al XV-lea, construirii acelor giganți ai mărilor, care vor permite desfășurarea marilor expediții atlantice. Primul dintre aceste vase este o navă puternică, având coca rotundă și o amplă velatură, navă inspirată de un tip de vas lung și subțire, de mic tonaj, practicat în Portugalia încă din secolul al XIII-lea: caravela. Caravela „rotundă” se recunoaște mai ales după catargele ei cu vele triunghiulare. Apare în Mediterana încă de la începutul secolului al XIII-lea: între 1400 și 1420, sunt semnalate în Sicilia două, între 1420 și 1440, cincizeci și patru, iar între 1440 și 1460, cincizeci și șase. Portughezii și spaniolii o vor prelua mai târziu. O vor perfecționa, îi vor mări puterea adăugând două sau trei catarge în plus și manevrabilitatea prin adaosul câtorva vele pătrate, a căror forță motrice se combină în mod fericit cu flexibilitatea în manevrare pe care o dau velele triunghiulare. Astfel va proceda Columb în Canare, când va modifica greementul navei *Niña*, a cărei velatură latină nu asigură nici rapiditatea, nici stabilitatea pe apă în măsura cerută de navigația pe ocean. Spaniolii modifică și ei desenul suprastructurilor, adăugând caravelei înaltele castele ale corăbiei.

Navă rapidă și ușor manevrabilă, lunga caravelă – de trei ori și jumătate mai lungă decât lată – este mai puțin fină decât galera, dar mai adaptată pentru navigația în larg. E mai suplă în manevre decât corabia. Va fi nava marilor îndrăzneli, a expedițiilor îndepărtate, a rutelor incerte și a estuarelor necunoscute. Portughezii vor grupa în escadrele destinate descoperirilor caravele de o sută de tone, potrivite pentru explorare, și corăbii de două până la trei sute de tone pentru transportul proviziilor.

Cel de-al doilea dintre aceste vase gigantice, realizat în secolul al XV-lea de armatorii venețieni și, mai cu seamă, de cei genovezi, reprezintă o uimitoare sinteză care combină elemente de la corabia din secolul al XIII-lea cu cele de la coga din secolul al XIV-lea: caraca. În pofida numelui ei, caraca nu are nimic de-a face cu nava ușoară, pe care o numeau astfel sarazinii din secolul al XIII-lea – și care nu-i altceva decât un simplu barcăz – și nici cu caraca având un singur catarg, despre care vorbește cronicarul Froissart în timpul Războiului de 100 de ani. Caraca genoveză a secolului al XV-lea este o mare navă cu trei catarge care transportă cu ușurință o mie de tone. Greementul ei combină velatura pătrată – în partea dinspre provă și la catargul mare – cu velatura triunghiulară – pe catargele dinspre pupă – spre a oferi posibilități

de navigație care să alieze viteza și maniabilitatea. O chilă puternică îi asigură stabilitatea, dar interzice navigarea în apele puțin adânci, ori adăpostirea în porturi improvizate. Capabilă să transporte o mie de tone, caraca e nava marilor porturi și a pontoanelor înalte. Profilul pântecos și bordajul înalt corespund capacității navei. Observația și manevrarea sunt facilitate de importantele castele de la provă și de la pupă. Navă de război la nevoie, caraca va fi mai ales vasul potrivit pentru marile călătorii pe distanțe lungi și pe rute sigure.

Caraca și caravela deschid orizonturile descoperirilor. Profitând de experiența călătoriilor australe, mai ales de expediția lui Bartolomeu Dias, constructorii vor îndrăzni să combine coca corăbiei cu velatura mixtă a caravelor rotunde din a doua generație. Acestea vor fi navele lui Vasco da Gama și Magellan.

Marea și marinarii

OAMENII

Portul îl face pe marinar. Coasta îl face, în cel mai bun caz, pe pescarul de toate zilele. Portul, cu navele lui în radă și cu mărfurile lui ce se încarcă și se descarcă, îndeamnă la călătoria îndepărtată și la aventură. Portul este un teatru cu sute de povești, cu mii de iluzii. Unuia îi sugerează să organizeze o călătorie, altuia, să plece. În timpul lungilor peripluri, de aici din porturi, călătorii secolelor al XII-lea și al XIV-lea și-au cules informațiile care au arătat Europei pe care dintre pământurile răsărite din ape se putea ajunge. Lumea antică a cunoscut cutezanțele marinarilor din Tyr, din Sidon, din Atena, din Cartagina. Orientul medieval se deschide la Trapezunt, la Alexandria, la Ormuz – popasuri unde se schimbă atât mărfuri, cât și noutăți. Pe mările Nordului navighează marinarii din Bergen. La vest și la sud, tot porturile sunt locul în care se organizează o societate a oamenilor mării: la Lübeck și la Hamburg, ca și la Londra, la Bristol, la Southampton, la Rouen, ca și la Nantes, la Lisabona ca și la Lagos, la Barcelona și la Mallorca și Valencia, la Montpellier ca și la Marsilia, la Genova ca și la Pisa, în fine la Veneția unde alianța dintre om și mare va pune bazele întregului edificiu social și politic.

Câteva situații particulare trebuie semnalate de la bun început. Sunt porturi în care bogăția vine pe vasele altora. Acesta e cazul orașelor-antrepozit situate în locurile de intersecție a transportului terestru cu cel maritim. Trapezunt, Alexandria, Novgorod sunt orașe în care navigația domină viața, dar marinarii vin din alte părți. Bruges își va construi în acest chip destinul, și anume, organizând, într-un hinterland care merge din Champagne până în Saxonia, distribuirea și colectarea produselor care țin de marele comerț maritim cu toate porturile occidentale. Dar nu se va putea conta în mare pe marinari din Bruges.

Bretagne reprezintă o excepție în sens contrar. Nici un port nu ajunge aici la o hegemonie regională, așa cum în alte părți se întâmplă cu Dieppe, Rouen, La Rochelle, Bordeaux și Bayonne. Calitatea mediocră a comunicațiilor terestre limitează concentrările de mărfuri. Dar bogăția de porturi a litoralului,

pe cât de excelente pe atât de indispensabile, îi conferă în cele din urmă provinciei Bretagne o vocație maritimă afirmată în orașe ca Dinan, Brest, Audierne, Penmarch, Vannes ori Guérande. La sfârșitul secolului al XIV-lea, marinarii din Saint-Malo, din Goello și din Léon, în nord, ca și cei din Marais, în sud, sunt prezenți în porturile englezești. Aceeași observație se poate face și un secol mai târziu. În douăzeci de ani sosesc douăzeci și patru de nave din Molène și Ouessant, treizeci și două din Penmarch, optzeci și una de la Saint-Malo. Într-un singur an, 1482–1483, ancorează la Bordeaux zece nave din Conquet, cincisprezece din Loctudy, douăzeci și patru din ținutul Goello, douăzeci și nouă din Penmarch.

Și din alte părți, stimulentele e reprezentat tot de câteva mari porturi, în egală măsură centre de finanțare, de recrutare și de organizare. Se construiește, se armează, se afretează. Acestea sunt locurile în care se întâlnesc cele trei personaje fără de care n-ar exista nici o „aventură” pe mare și nici o descoperire dincolo de mări: armatorul, căpitanul, marinarul.

ARMATORUL

Primul personaj e acela care hotărăște existența unei nave și care o finanțează în totalitate sau în parte. Armatorul e un capitalist și un șef de întreprindere – patrician la Veneția sau la Lübeck, mare negustor la Genova sau la Rouen. Rolul de armator poate fi îndeplinit uneori de o singură persoană – „burghezul navei”, cum i se spune la Rouen – cu capital propriu ori cu bani împrumutați. Adesea însă armatorul este reprezentat de mai mulți asociați (în franceză, *parsonniers*), fie permanenți, în cadrul unei companii, fie ocazionali, pentru o călătorie, pentru o navă, pentru a-și asuma „un risc pe mare”. Oameni de rând, posesori ai unei nave ori ai unor părți dintr-o navă, fac din aceasta o afacere ca oricare alta. Nava permite fructificarea unor bani de la care nu se poate aștepta un profit legitim dacă nu e justificat de un risc și de o muncă. Genovezul cumpără „carate” de navă. Un simplu preot rural, preotul din Envermeu (Caux), se face cunoscut în secolul al XIII-lea pentru că, asemenea unui laic, are „navă pe mare” – adică e proprietar în totalitate sau în parte al câtorva vase de pescuit.

În unele cazuri intervine puterea publică. La Barcelona, unde proprietatea privată prevalează de departe în economie, orașul și circumscripția administrativă armează, încă din secolul al XIV-lea, galere – și numai galere –, pe care negustorii le pot închiria pentru câte o călătorie. În acest caz este vorba, fără îndoială, de o reticență a capitalului privat, mai cu seamă al celui aparținând negustorilor, de a investi pe termen lung în armarea de nave, operațiune cu o rentabilitate incertă, pentru că e condiționată de ocaziile de a încheia contracte de fraht cu valoare mare. Puterile publice trec peste acest inconvenient, obligate

fiind să aibă totdeauna gata pregătite galere, pe care în caz de nevoie să le transforme în vase de război. Folosirea în scopuri comerciale constituie aici doar un profit accesoriu. Oamenii de afaceri nu pot considera lucrurile astfel. Veneția merge mai departe și consideră esențială, din punct de vedere politic, existența unei flote publice formată din toate tipurile de nave, chiar și din cele care nu pot deveni militare. Aceasta e flota pe care o finanțează Arsenalul creat de Republică în 1104. Negustorii pot, firește, construi pe cont propriu, cu condiția să respecte normele fixate de Marele Consiliu și de Senat. Cea mai mare parte din cheltuielile de armare vin însă la Veneția din finanțarea publică. Mai mult decât în orice alt oraș, politica este aici negustorească, iar imperiul venețian e înainte de orice o arie comercială. A dispune de o flotă reprezintă la Veneția o miză care n-are nimic de-a face cu ceea ce se întâmplă în alte orașe, la Barcelona sau la Rouen. La Genova, structurile individualiste și capitaliste ale societății negustorești privilegiază, cum e firesc, inițiativa privată. Genova e un oraș de armatori.

Epoca marilor caravele determină apariția, alături de regele Castiliei, regele Aragonului, sau infantele de Portugalia, Henric Navigatorul, a unui nou tip de armatori, pentru care câștigul comercial imediat nu reprezintă primul scop, și care mobilizează fonduri preluate din Tezaurul regal, într-o perspectivă în același timp politică și economică pe termen lung.

CĂPITANUL

Al doilea personaj este căpitanul: cel care va avea pe mare și în timpul escalelor responsabilitatea navei și va lua hotărârea privind ruta și navigația. Căpitanul e responsabil de nava sa, dar și de reputația colectivă a marinei: căpitanul venețian, de pildă, jură că va veghea „la onoarea Comunei și a Sfântului Marcu“.

Căpitanul, trecând adesea drept patron, este un profesionist în materie de călătorii maritime, uneori un marinăr cu experiență, nu arareori un aventurier. Proprietar sau nu, este conducătorul acțiunii. În port, recrutează echipajul, supraveghează grearea și aprovizionarea, negociază contractele – navlurile – cu negustorii. Pe mare, supraveghează ruta, ține socotelile, hotărăște escalele neprevăzute în contract.

„Contabilul de bord“ îl ajută la contabilitatea vasului. În fapt, acesta din urmă e un fel de gestionar care urmărește și reglementează acel stoc plutitor și mișcător care e cala; supraveghează mai ales încărcarea excesivă a navei, adică este, în aceeași măsură, un tehnician al cântarului și al condeiului. În timpul încărcării vasului, el e cel care se apleacă cu regularitate peste bord pentru a măsura, cu ajutorul instrumentul adecvat, înălțimea rămasă deasupra

liniei de plutire. Unele statute, ca de pildă la Veneția, îi impun obligația de a întocmi un proces-verbal cu privire la suprasarcinile impuse, eventual, de negustor sau de căpitan.

Pe mare, căpitanul poate ține cârma, dar această nu-i esențial. În mod normal, omul de la cârmă este unul dintre marinari. De la căpitan se așteaptă, însă, să știe să aprecieze riscurile și să poarte de grijă navei din toate punctele de vedere. Armatorii orașelor hanseatice nu greșeau atunci când pretindeau căpitanului să participe cu o parte la capitalul angajat în călătoria pe mare: în navigația de coastă, în care eșuarea e mai frecventă decât scufundarea în larg, un căpitan, care își riscă prea puțin viața și deloc propria avere într-o navă care nu-i aparține, nu prezintă încredere. Uzanța normandă se apropie în această privință de cea a companiilor hanseatice: „stăpânul și conducătorul navei“ e adesea proprietarul unei părți a instrumentului muncii sale. În acest fel apare ca mai responsabil în ochii „burghezilor“ care-i încredințează bunurile lor în baza unui contract de comision încheiat în fața unui notar, și, în plus, îi revine și un profit suplimentar pentru munca sa.

Pentru că riscurile sunt numeroase. Sunt cele reprezentate de marinarii concurenți sau dușmani. Nava comercială ori vasul de pescuit nu sunt la adăpost în timp de război: războiul este și un conflict economic; un vas comercial se transformă repede într-o unitate de luptă, iar dușmănia născută din rivalitățile pentru bancurile de pește ori pentru contractele de navlosire se transformă lesne în plăcerea de a distruge. Sunt apoi, bineînțeles, pericolele legate chiar de mare, cu furtunile în larg, cu marea dezlănțuită – oricine știe că ele sunt efectul blestemului divin și că pedepsesc păcatele căpitanului –, ori cu refluxurile imprevizibile la intrarea în porturi. Pilotul trebuie să aibă simțul mării – și toți își vor aminti de acela care, asemenea căpitanului care conducea în 1178 nava lui Pierre de Blois pe Marea Mânecii, renunță să țină cârma atunci când evenimentele îl depășesc. Pilotul știe să observe haloul lunii, prevestitor de vreme rea, pescărușii care arată că pământul e aproape, iarba care plutește pe mare și care indică în larg apropierea punctului de vărsare al unui mare fluviu: astfel a navigat Diogo Cão, în 1483, către gura de vărsare a fluviului Congo.

Sunt, în fine și, poate mai ales, pericolele prezentate de șenalurile printre stânci acoperite de apă, de accesul în porturi ori pe gurile de fluvii, de bancurile de nisipuri mișcătoare și de curenții deviați. Scufundarea în mare este adeseori rezultatul zdrobirii de o stâncă. Doar în cursul lunii martie a anului 1426 trei nave s-au sfărâmat de promontoriul Raz (Bretagne).

În asemenea cazuri intervine pilotul. Mai mult decât căpitanul, care e mai degrabă un gestionar, pilotul este un tehnician al navigației. Vreme îndelungată, această funcție a revenit unuia dintre membrii echipajului, celui mai experimentat, ori mai multora dintre cei care țineau pe rând cârma. Pilotul specializat, care apare începând din secolul al XIV-lea pe navele de mare tonaj,

nu are nici o legătură cu șeful echipajului; căpitanul e cel care comandă. Pilotul răspunde numai de găsirea și păstrarea direcției alese de căpitan. Uneori însoțește călătoria în întregime, ori e tovarășul obișnuit al unui căpitan. Dar adesea este pentru căpitan ceea ce curtierul reprezintă pentru negustor: un om din partea locului cu o bună experiență locală. Se îmbarcă pentru efectuarea unui traseu, nu pentru toată călătoria. Nu cunoaște decât un anumit sector, dar pentru acesta știe pe dinafară poziția stâncilor care ajung până sub suprafața apei, ca și alinierea stâncilor ori turlelor-clopotnițe care indică șenalul.

Indispensabil în Baltică și în Marea Nordului, considerat astfel, încă din Antichitate, și în Mediterana, pilotul pare mai puțin necesar în Atlantic, unde rutina și prudența cer să se navigheze departe de coaste. Bretonii, normanzii și englezii își cunosc îndeajuns stâncile acoperite de ape: reperarea lor cade în sarcina căpitanului. Și nu e defel nevoie de pilot pentru a traversa în larg între Southampton sau Penmarch și Bayonne ori San-Sebastian. În schimb, pilotul facilitează sarcina căpitanului care nu poate avea prezente în minte toate punctele de acces dintre Bruges și Bergen pe care e avantajos să fie îndreptată nava, ori toate recifurile care se află între Strâmtoarea Messina și Bosfor. Trebuie însă să cântărești bine persoana înainte de a te încredința unui necunoscut și să cunoști reputația pilotului. Oare, nu spre a scufunda nava de care e vorba în *Viața Sfântului Adrian*, a luat diavolul înfățișarea unui pilot cumsecade?

În practică, împărțirea rolurilor se face în funcție de capacitățile fiecăruia. În mod obișnuit, pilotul e un om care știe să observe soarele și stelele, dar un căpitan precum Cristofor Columb avea să rămână la bordul navei sale stăpânul calculelor astronomice.

Armatorul caută, deci, un bun căpitan. Sunt, în schimb, și căpitani care caută un armator cutezător. Marii descoperitori ai secolelor al XIV-lea și al XV-lea sunt cel mai adesea căpitani care au izbutit să câștige încrederea unui armator gata să-și asume un risc.

MARINARUL

Al treilea personaj este marinarul, omul care manevrează velele sau care trage la rame. Marinarul este la bord ceea ce meșterul țesător sau calfa de brutar sunt pe uscat: un salariat căruia i se plătește totodată munca prestată și competența. Unii își exercită pe mare doar meseria de pe uscat: orice navă are bărbierul său, contabilul său, brutarul sau brutarii, călăfătuitorii și dulgherii săi. Majoritatea marinarilor sunt însă, cel puțin pentru o parte a anului, profesioniști ai mării.

Când, prin efectul combinat al unei mai bune comportări a navei pe mare și al unei încercări de creștere a rentabilității datorate importanței capitalurilor

investite, companiile maritime mediteraneene și atlantice renunță progresiv la întreruperea activității pe timpul iernii, marinarii ajung să exercite această meserie tot anul. Pe rutele lungi ale navigației catalane, amplitudinea variațiilor sezoniere nu prea este, în prima jumătate a secolului al XV-lea, decât de la simplu la dublu. Dar se cuvine notat că la asemenea variații contribuie factori foarte diverși: întreruperea temporară a pieței financiare provoacă o încetinire în septembrie, iar abundența de grâne pe piața comercială favorizează creșterea traficului în timpul verii.

Chiar dacă – așa cum i s-a întâmplat lui Clavijb, la începutul secolului al XV-lea, în Marea Neagră, și cum se constată adesea în Baltica și în Marea Nordului – nu se poate evita pe toate rutele și în fiecare an paralizia cauzată de iarnă, marinarul găsește cu ușurință de lucru în port, fără a fi obligat să-și reia o activitate străină de cele maritime. E nevoie de brațe de muncă pe șantierele de întreținere, ca și pentru manipularea mărfurilor înaintea sau după încheierea călătoriilor. Se trăiește, deci, de-a lungul întregului an, din meseria de marinar.

Vâslaș ori matelot de manevră, marinarul nu are nimic de-a face cu galerienii lui Ludovic XIV. La Venetia, oraș în care sclavii sunt numeroși, regulamentele oficiale indică să nu se imbarce ca marinari decât oameni liberi. E drept că expediția pe mare ar fi un minunat prilej de fugă pentru un sclav: patronii catalani care ancorează la Tunis nu-și fac în această privință nici o iluzie, drept care se feresc să angajeze vâslași ori marinari care s-ar putea afla prea lesne într-o țară cunoscută.

Prima sarcină a căpitanului este aceea de a alcătui un echipaj pe cât se poate omogen. Recrutarea se face, firește, în port, dar și în satele învecinate, unde exercitarea acestor două activități s-a încetățenit prin tradiție. Un om singur nu le-ar putea îndeplini decât cu greu – sezonul eu cea mai intensă activitate maritimă coincide cu cel al muncilor agricole –, dar în cadrul aceleiași familii ele se pot împărți cu ușurință: unii la câmp, alții la bord. Apoi, îi revine căpitanului sarcina să stăpânească acest echipaj: multe aventuri s-au încheiat brusc, pentru că marinarilor li s-a făcut prea devreme dor de casă. Rare pe liniile regulate, pe care timpii de drum sunt aproximativ cunoscuți și pe care se știe dinainte care e portul următor, revoltele sunt mai frecvente pe drumurile de explorare. În Canare sau în Golful Guineii, ceea ce împinge la revoltă este cel mai adesea efectul oboselii și al climei decât vreă dorință de a pune mâna pe încărcătură. Învins uneori de mare, echipajul e mai adesea învins de dizenterie.

Marinarul își pune în joc viața și o știe. Se moare din pricina furtunii, dar se moare și din pricina navei. Răul de mare nu-i cruță pe marinari mai mult decât pe locuitorii ținuturilor din interior imbarcați. „Întoarcerea pe dos a stomacului” de care vorbește Montaigne nu este un risc secundar. Două luni de navigație vin de hac chiar și constituțiilor celor mai robuste. Negustorul care

îmbarcă uneori și un coșciug pentru el sau pentru soția lui nu greșește, coșciugul fiind însă un lucru pe care nu l-ar putea pretinde și marinarul, destinat pur și simplu unui sac și mării. Iar dacă vaporul se scufundă, problema coșciugului nu se mai pune. Pe scurt, marinarul e un om curajos căruia îi e frică. Frica învinge uneori chiar în cazul profesioniștilor mării. Un cântec normand o spune pe șleau:

*Frate marinar,
Să nu mai plecăm pe mare,
Mă tem de naufragiu.*

Deși sigur pe calculele și pe ruta aleasă, și lui Columb avea să-i fie frică. Ca să nu mai vorbim de oamenii lui, pe care îi va minți zilnic cu privire la distanța parcursă pentru a nu le mărturisi că se află atât de departe de casă fără să fi găsit nici o urmă de pământ. În timpul furtunilor se înalță rugi fierbinți. Se fac legăminte pentru pelerinaje. După orice călătorie încheiată cu bine, marinarii se duc în sanctuarele alese în momentele de spaimă. Pe drumul de întoarcere, numeroși oameni din echipajul lui Magellan aveau să prefere incertitudinile stabilirii în locuri pe cât de îndepărtate pe atât de inconfortabile, ba chiar perspectiva închisorii în ținuturi stăpânite de portughezi, riscurilor previzibile ale unei navigații compromise de viermii care rodeau nava și de valurile care-i dezarticulau coca. La originea celor mai multe revolte, mai mult decât pofta de câștig, se află frica.

Toate acestea se negociază: cu condiția de a aprecia corect remunerația sa în ansamblu, și nu doar salariul, marinarul e un muncitor bine plătit. Dacă meseria e aspră și periculoasă, dacă matelotul e supus unei discipline stricte – a cărei încălcare se pedepsește cu închisoarea ori cu biciul –, dacă doarme pe scândura punții, e în schimb hrănit cum se cuvine, rația de apă dulce și de vin constituie un drept, remunerația nu poate fi repusă în discuție. În majoritate, contractele de angajare garantează marinarului una până la două livre de pesmeți pe zi, de la o jumătate de livră până la o livră de carne sărată ori de pește. Vinul e din abundență, apa dulce la discreție. Când hrana și băutura lipsesc, cum foarte curând avea să fie cazul pentru echipajul lui Magellan, se declanșează drama. Revolta amenință.

Căpitanul își negociază contractul cu armatorul: un salariu pe zi ori pe lună și o parte din profitul contractului de navlu reprezintă în mod normal condițiile acestui contract. Acestea vor fi, de pildă, condițiile exploratorilor Africii, care vor împărți profitul comercial al expedițiilor cu comanditarul lor, infantele Henric Navigatorul.

Mateloții și vâslașii se mulțumesc cu un salariu în mod obișnuit egal cu cel al unei calfe calificate într-un meșteșug. Dar, ca și mercenarii sau cărașii din transporturile terestre, marinarii discută aprig termenii contractului lor. În

urma creșterii tonajelor și al măririi echipajelor, în secolul al XIV-lea, apar în marile porturi grupuri de presiune pe care armatorii și negustorii nu le pot ignora. Această creștere a efectivelor de la bord amplifică și riscurile de insubordonare. Revolta va constitui vreme îndelungată marea teamă a căpitanilor, care-și pot pierde viața în afacerea asta, dar și a armatorilor care își pot pierde capitalurile. Puține sunt leacurile împotriva răului de mare sau a dorului de casă. În ceea ce privește salariile, patronul trebuie însă să se arate înțelegător. Pe navele Hansei, unde, la început, reprezintă doar plata unui muncitor necalificat, salariile se dublează – în monedă cu valoare constantă – între secolele al XIII-lea și al XV-lea.

Ca și mercenarii, marinarii primesc la îmbarcare un avans din leafă. Matelotul companiilor hanseatice care se îmbarcă la Hamburg pe o navă cu destinația Flandra primește în avans salariul pentru șapte săptămâni; dacă destinația este Norvegia i se plătesc în avans douăsprezece săptămâni. Restul se plătește săptămânal, iar la sfârșitul călătoriei i se achită soldul. La Lübeck, acest sold variază uneori în funcție de beneficiile realizate: marinarul participă la risc, dar și la profit.

Unele câștiguri suplimentare rotunjesc plata. Se dă un bacșiș marinarului care nu refuză, la escale, să participe la încărcarea și descărcarea mărfurilor. Căpitanul preferă să-și vadă în cală propriii oameni mai degrabă decât hamali din regiune. Când regulamentele o îngăduie, marinarilor le revine un câștig mai mare. Iar căpitanul e mulțumit să aibă un echipaj satisfăcut, pe care îl va putea ușor angaja pentru o călătorie viitoare.

În fine, mai este ceea ce se cheamă *pacotille*, adică transportul gratuit al unei mărfi care aparține marinarului și pe care acesta o va vinde unde și cum va dori. Cutuma impune unele limite acestui drept. Nu poate fi vorba ca marinarul să încarce în mod abuziv cala, în detrimentul celui care plătește călătoria. Armatorii și negustorii cad de acord pentru limitarea acestei mărfi, atât în importanță, cât și în natură. La Barcelona, valoarea ei nu poate depăși jumătatea retribuției prevăzute pentru toată călătoria. Matelotul Hansei nu e totdeauna liber să aleagă ce vrea: mulți negustori au grijă ca micul negoț al marinarilor să nu prejudicieze propriul lor comerț. Fie că duce o marfă pe care o alege el însuși, fie că duce una a cărei alegere îi e impusă, marinarul încasează întregul profit. Sunt și cazuri în care marinarul nu investește nimic: își poate ceda dreptul la marfa proprie pe un preț bun unor negustori mărunți. Altfel spus, face trafic pe contul lui cu marfa altora. Câștigul nu e niciodată mare, dar se adaugă la salariu.

Se înțelege că în aceste condiții meseria de marinar îi tentează pe mulți țărani din satele apropiate de litoral. Așa a fost cazul celor din regiunea Caux angajați de Béthencourt pentru expediția sa din Canare. Eventualele profituri depășesc cu mult veniturile pe care le poate obține un țăran într-o epocă de recesiune. Leafa trece înaintea răului de mare. Iar matelotul de manevră și

vâslașul de galeră devin profesioniști, care rup lesne legăturile cu uscatul. Chiar atunci când nu se navighează, aceștia rămân de aici înainte oameni ai porturilor. Acolo își găsesc angajamente.

NEGUSTORI ȘI PATRONI

Ar fi, desigur, un lucru riscant să încerci să-i incluzi în aceste trei categorii strict definite pe toți cei care sunt implicați în aventură. Realitatea e mai complexă. În primul rând nu trebuie uitat navlositorul, negustorul. Acesta poate fi armatorul însuși, sau poate fi doar un partener ocazional al acestuia. Cu excepția vremurilor tulburi, navlositorul e destul de indiferent cu privire la originea vasului. Competența căpitanului și starea navei sunt mai importante decât considerațiile asupra naționalității. Navlositorul merge în port mai ales ca să vadă ce cale sunt disponibile. Timpul negustorului prevalează asupra amorului propriu al marinarului. Din pricină că navele de mare tonaj lipsesc în Lagună, negustorii venețieni din anii 1280–1340 își încredințează, în pofida patriotismului lor economic obișnuit, încărcăturile de sare navelor din orașele „satelit” Ragusa și Zara. Având în vedere că se preferă vaporul care ridică cel mai curând ancora, englezii vor afreta de-a lungul secolelor al XIV-lea și al XV-lea nave bretone pentru a-și transporta vinul de la Bordeaux la Southampton.

Cu toată eterna rivalitate dintre bretoni și baionezi, pe la 1460 un negustor din Bayonne afretează cu regularitate la Plymouth nave bretone. Spaniolii care organizează la La Rochelle și la Nantes importul de fier, de piei și de lână al peninsulei se arată indiferenți la originea navelor și a căpitanilor. Același cosmopolitism se constată într-un mare port ca Bordeaux și într-un port de mărime medie ca Dieppe. În aceeași zi, 27 decembrie 1471, în vreme ce un vapor englezesc descarcă la Dieppe un cal, heringi și plumb, aparținând altui englez, nava unui normand descarcă alături somon, heringi, moruni și postav, mărfuri ale unui negustor scoțian. La Bordeaux, o navă din Saint-Malo încarcă pentru Zeeland vin provenind din Bordeaux și Brest, în același timp în care o caravelă din Bayonne încarcă grâu și cositor pe care un negustor din Toulouse le trimite la San-Sebastian și Fontarabie.

Nevoia de eficacitate conduce la împărțirea calelor între mai mulți negustori. Când, în vara anului 1310, un corsar catalan, contele d'Ampurias, pune mâna în larg pe o cogă venețiană încărcată cu sare, *Santa Maria Caloritissa*, întregul patriciat venețian cere Serenissimei să protesteze pe lângă regele Aragonului – Veneția va primi o indemnizație de 27 860 de fiorini – pentru brigandajul care a prejudiciat cele mai importante familii ale Marelui Consiliu: Loredan, Venier, Bondulmier, Trevisan. Atacând coga patronului Belletto Vido, corsarul a jefuit nu mai puțin de douăzeci și doi de negustori.

Finanțator al operațiunii, armatorul încearcă să găsească credite și contracte. Negustorul care își încredințează marfa își riscă avutul și e deci implicit interesat. Nu puțini sunt negustorii care își însoțesc încărcătura sau care trimit ca însoțitori un asociat ori un mandatar. Ținându-se deoparte în timpul navigației, negustorul care călătorește în asemenea condiții își regăsește întreaga autoritate asupra mărfii în timpul escalelor. Dacă nu s-a lăsat cu totul în sarcina căpitanului, negustorul hotărăște ce anume vinde și ce păstrează pentru ocazii mai bune, ce poate aduce profit și ce rămâne în depozit pe chei.

Comanditarul își asumă, evident, toate – sau aproape toate – riscurile financiare. Dar, tocmai pentru că riscă mult – cu toată fragmentarea plasamentelor maritime – și pentru că vrea să înțeleagă ce riscă, se deprinde cu problemele de navigație. Ca negustor călătorește, își însoțește mărfurile în navele proprii și în cele ale altora. Foarte curând începe să se contureze o identitate între negustor și navigator. Aceasta va da la Veneția pe un Ca da Mosto, la Genova pe un Usodimare sau pe Columb. Originea negustorească a unor marinari va da totdeauna profilului lor o nuanță de intelectualitate și o tentă de realism economic. Marinarul e omul experienței, al îndemânării, al opțiunilor empirice. Chiar înzestrat cu hărți și manuale, este depozitarul unei tradiții orale. Cunoaște curenții folosiți deja, pasajele deja frecventate, reperele deja identificate. Negustorul nu se angajează pe mare fără o viziune globală a lumii și a afacerilor. A citit. Organizează. Când se va pune problema descoperirii unor rute folosind un sistem al vânturilor la scara oceanului, înțelegerea fenomenelor va fi prețioasa contribuție a negustorilor, fruct al meditației asupra operei savanților puși la dispoziție de un Henric Navigatorul ori de o Isabela a Castiliei.

Astfel va lua naștere fericita îmbinare a celor trei filiații profesionale, marinarul desăvârșit al călătoriilor îndepărtate, în același timp cosmograf, analist al vânturilor și pilot al drumurilor în zigzag. Columb va deschide calea. Până la urmă, negustorul cedează locul întreprinzătorului maritim, care este atât navigator cât și organizator al cuceririi. Străini de negustorie vor fi un Dias, un da Gama, un Magellan.

Nu trebuie ignorat nici micul patron, deopotrivă armator și căpitan al navei proprii. E un meșteșugar, proprietar – cel puțin în parte – al instrumentului său de lucru. Poate fi văzut mai degrabă la cârma micii galere sau a galiotei, mai puțin la cea a caravelor. Patronul unui vas e stăpân al cabotajului și al aventurii de mică anvergură. Atât în Mediterana, cât și în Marea Nordului, distincția dintre armator și căpitan e determinată de creșterea tonajelor. În general, până în secolul al XIII-lea, același om construiește nava și își asumă la bord responsabilitatea ei.

Patronul se poate îmbogăți. Se cunosc în Mallorca sau la Marsilia, la Dieppe ca și la Bayonne, patroni care sunt fericiții proprietari ai mai multor vase și care, căutând să încheie contracte pentru ele – contracte de navlu ori

pentru o acțiune de război –, nu fără a-și comanda cele două ori trei vase de la cârma celui principal, ajung cu timpul să se creadă amirali în miniatură.

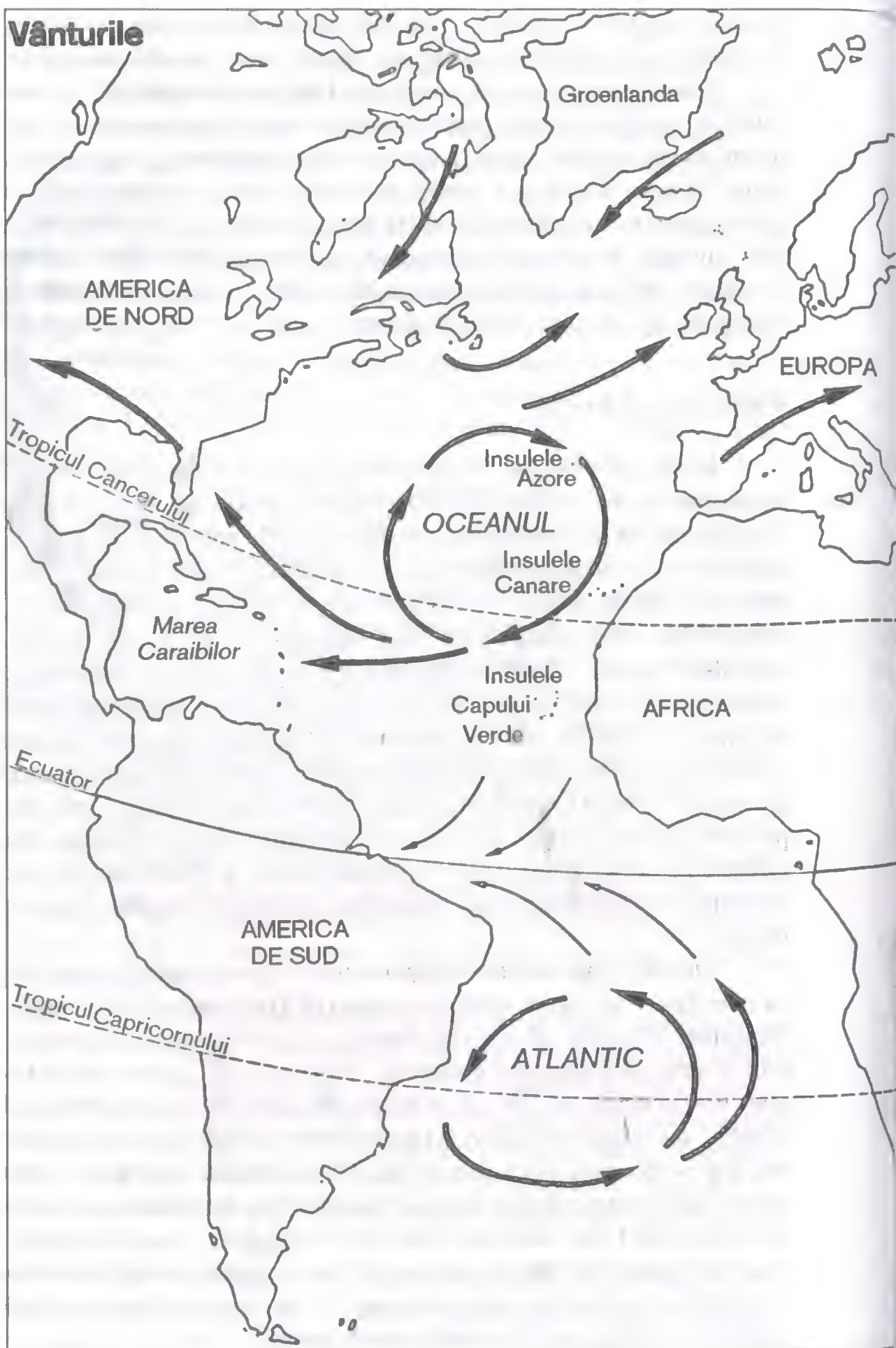
Există însă și amirali adevărați. Războiul determină, la Genova ca și la Castilia, apariția acestor profesioniști ai organizării navale, care negociază cu prinții angajarea lor, așa cum o fac pe uscat căpitanii companiilor de transport rutier, și care desfășoară tactici de bătălii navale ce duc uneori cu gândul la adevărate strategii. Expedițiile de descoperire îl dau la iveală pe acel căpitan care, instalat pe caravela principală, are autoritate asupra celorlalți căpitani în ceea ce privește mersul în ansamblu al navelor, alegerea rutelor ori comportamentul față de populațiile întâlnite.

VÂNTURI ȘI CURENȚI

Pământul e rotund. Oamenii secolului al XV-lea o știu prea bine: e rotund ca un măr, nu ca un disc. Dar Pământul se învârteste, și asta nu o știu, ceea ce îi condamnă să nu priceapă nimic din mișcările aerului și ale apei. Cunoașterea vânturilor se datorează observației, nu analizei. Vânturile sunt studiate, inventariate, li se dă un nume. Zefirul suflă de la vest, iar acvilonul de la nord. Sunt înregistrate. Din cauză că nu sunt înțelese, nu pot fi nici prevăzute. În fața curenților marini, observați mai adesea în apropierea coastelor decât în larg, oamenii sunt și mai neajutorați. Pentru o navigație care se îndepărtează rareori de reperele vizibile, stâncile ascunse sub ape și vârtejurile lor sunt mai lesne perceptibile și mai exact cartografiate decât marile deplasări ale apelor la scara globului. Vârtejul Charybdei și stânca Scyllei sunt încă din Antichitate indicate pe toate hărțile nautice, dar curentul Golfstrom nu se cunoaște. Navigatorii se feresc de curenții locali, ca și de pasajele în care furtunile sunt frecvente. Pentru a acosta, se profită de marea. Nu se poate profita de curenții de fund în alegerea rutelor.

Mareea e aproximativ stăpânită: încă de pe vremea când grecii au întâlnit-o cu adevărat – la Gades (Cádiz) o observă Posidonius îndată după traversarea Strâmătorii Gibraltar, și nu în Mediterana – au notat acțiunea conjugată a fazelor lunii și a mișcării aparente a soarelui. Nu-i nevoie să fii mare savant ca să prevezi marșele de echinox. Tot așa se întâmplă cu brizele de pe uscat și de pe mare, rezultat al variațiilor relației termice dintre pământ și mare, de dimineața până seara și de noaptea până dimineața. Dintotdeauna marinarii au știut că există anume ore pentru a ieși în larg și altele pentru a se întoarce. La scara oceanului, realitățile sunt mai confuze. Sunt încă insuficient observate. Se ignoră bazele fizice ale mișcărilor aerului și apei. Când navigatorii încep să se aventureze în explorarea oceanului, sunt conștienți că vor trebui să țină seama de un spațiu mișcător al cărui mod de reacție nu-l cunosc.

Vânturile

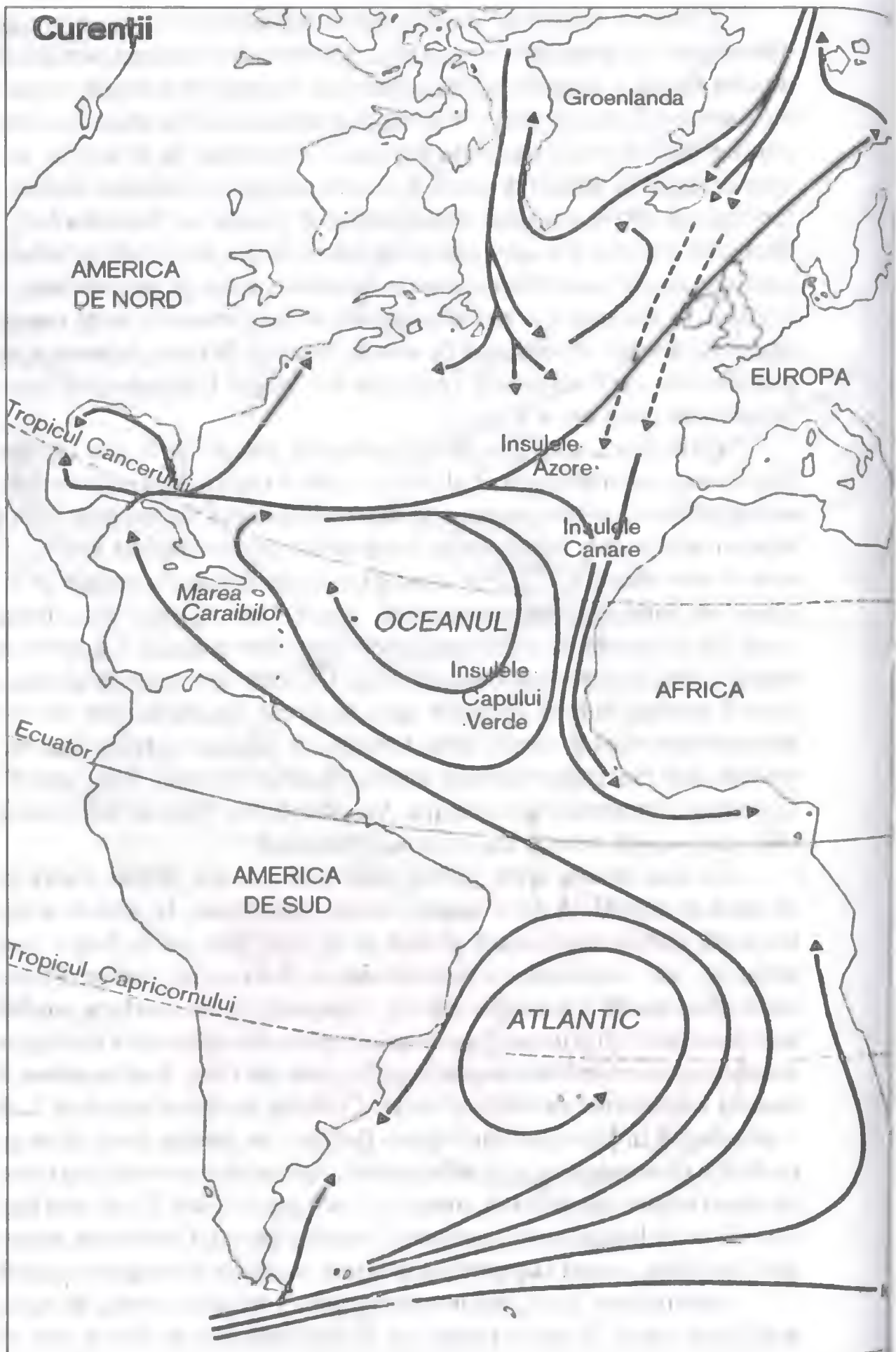


Totul e o chestiune de densitate, mișcările de compensare generate de diferențele de densitate fiind, în plus, afectate de mișcarea pământului, pe care o masă fluidă – atmosferică ori oceanică, incomplet solidară cu globul solid – nu o urmează cu exactitate. Vânturile și curenții suferă efectele forței Coriolis, adică a unei deviații datorate rotației Pământului de la vest la est: se rotesc spre dreapta în emisfera nordică și spre stânga în emisfera sudică. Explicând fenomenul într-o manieră mai complexă (legea lui Buys-Ballot), rezultă că circulația aerului și a apei are loc printr-o rotire în spirală în jurul zonelor de presiune înaltă (anticicloni) sau de densitate mare, pe care le lasă, în emisfera nordică, în dreapta lor. Rotirea are loc în sens invers în jurul zonelor de mică densitate marină, de cicloane de scurtă durată și de mari depresiuni atmosferice, precum cea care comandă vânturile din largul Labradorului sau din extremitatea de nord-est a Siberiei.

Densitatea apei ține de temperatură, dar și – mai ales la suprafață – de importanța aporturilor: cel al ploilor, cel al topirii ghețurilor polare, ca și cel al apelor fluviilor care se varsă în mări și în oceane. La ecuator, ploile și efectul razelor solare dau Atlanticului o salinitate relativ scăzută (3,5%). Apa e mai rece și mai sărată (3,7%) în zonele tropicale (între paralelele 20 și 30), unde ploile nu compensează evaporarea. Apa e, deci, sensibil mai densă în aceste zone, iar o mișcare de translație o îndreaptă către ecuator. Curentul astfel determinat și deviat către vest, datorită forței Coriolis, se lovește de coasta americană, care îl trimite înapoi, în parte spre sud-vest, în parte spre nord-vest, unde alimentează vastul vârtej care înconjoară Marea Sargasselor, în vreme ce masele cele mai importante se îndreaptă către Europa. Apa venită din Golful Guineii se amestecă atunci cu apa Atlanticului de Nord și constituie acel curent cald care scaldă coasta Europei: Golfstromul.

În sens invers, apele polare puțin sărate – din pricina topirii ghețurilor – alunecă la suprafață de-a lungul coastei americane. În emisfera sudică, unde un mare curent înconjoară globul de la vest spre est în largul continentului antarctic, ele constituie o masă suficientă pentru a împiedica difuzarea apelor calde dincolo de zona subtropicală. Dimpotrivă, în emisfera nordică, ele sunt inferioare în forță și în cantitate mișcării apei calde, către care configurația coastei americane determină convergența apelor calde ale celor două emisfere. Alipindu-se coastei americane, ca efect al forței Coriolis, curentul numit al Labradorului – provenind în principal din Marea Baffin – se pierde, deci, către paralela 40, nu fără a determina rigorile climaterice, care au deconcertat din toate timpurile pe observatorii superficiali, uimiți să vadă portul New York-ului înghețat, deși este situat la latitudinea Lisabonei. Trecând pe sub Golfstrom, aceste ape reci, ușor încălzite, reapar la suprafață în largul coastelor Portugaliei și ale Marocului.

Răcindu-se încet, apele ecuatoriale și tropicale curg, în schimb, în cea mai mare parte, în acele fundături ale Atlanticului de Nord care sunt Golful



Gasconiei, Marea Nordului și Marea Baltică, Marea Norvegiei și Oceanul Arctic. Răcite, apele revin spre sud, dar în adâncime, și nu se ridică decât în regiunile de coastă ale Portugaliei și Africii, acolo unde deriva spre vest slăbește mișcarea apelor antrenate de cele două spirale tropicale și creează un deficit de apă permanent. Ele se amestecă atunci cu apele polare, contribuind astfel la formarea unui climat temperat.

Ținute astfel deoparte de curenții de suprafață pe cea mai mare parte a oceanului și ușor încălzite, apele încă reci se amestecă puțin câte puțin cu marii curenți care le dirijează îndărăt spre coastele americane. Acești curenți contribuie mai întâi la ciudatul contrast care caracterizează litoralul portughez, pe cel marocan, mauritan și senegalez: o apă relativ rece pe țărmul unui uscat adesea ars de soare.

Aerul este și el afectat de aceleași deplasări. Aerul cald se ridică creând o depresiune care atrage aerul împins de suprapresiunea produsă de tasarea aerului rece în alte regiuni. Astfel, la latitudinile medii (între 30° și 35° N) se formează anticiclone datorită efectelor razelor solare și influențați pe meridian de o mișcare sezonieră legată de mișcarea aparentă a soarelui. Vara, anticlonul din Atlanticul de Nord se ridică ușor spre nord. Iarna, coboară din nou apropiindu-se de coastele marocane: atunci, și doar atunci, își justifică denumirea de anticlon al Azorelor. O depresiune arctică, în largul Labradorului, atrage la rândul-i aerul polar. O centură de depresiuni de origine pur termică însoțește ecuatorul.

În jurul acestor zone de mișcare ascendentă ori descendentă, se organizează o deplasare a aerului la scara emisferei, influențată de asemenea de deriva cauzată de rotația Pământului. Rotația anticiclonului Azorelor îndreaptă către coastele Europei mari vânturi de vest venite din Golful Mexic. Suflând din sud-vest ori din nord-vest după latitudinea anticiclonului, acestea se pierd pe versanții occidentali ai Alpilor, ai Vosgilor sau ai Ardenilor. Curenții cei mai apropiați de inima anticiclonului își continuă rotația și se îndreaptă spre sud, atingând coasta marocană. Continuarea spiralei, cu efecte intensificate de latitudine – mai trebuie oare să amintim că la ecuator mișcarea reală a Pământului este de 3000 km/h? – este formată din vânturi puternice care ating coasta Africii și înaintează drept către Caraibe și către nordul continentului sud-american, înainte de a alimenta, în această rotație fără sfârșit, puternicele vânturi de vest deja menționate.

La latitudini încă și mai joase, în jurul ecuatorului, se unesc vânturi de nord-vest (în emisfera nordică) și de sud-est (în emisfera sudică) care suflă dinspre anticlonii subtropicali înspre depresiunea ecuatorială. Acestea sunt alizeele. Către ecuator și către vest, prelungesc pe distanță scurtă efectele anticiclonului Azorelor. În vecinătatea ecuatorului, suflă practic în sens invers față de rotația Pământului.

A NAVIGA

Ce perspective are, deci, navigatorul? La latitudini medii, vânturi constante suflă către Europa și Africa de Nord. Să te îndrepti, în aceste condiții, spre vest nu ar fi indicat. Există însă acolo o cale de întoarcere. Pe acest vânt va conta Columb, și va fi bucuros să-l întâlnească în momentul cel mai dramatic al primei lui expediții, cu toate inconvenientele ce aveau să rezulte din acest curent de aer derivat către nord, pentru o navigație orientată încă spre vest: bucla care ocolește anticiclonul calmează temerile echipajului exasperat de a se vedea mereu împins către vest de alizee.

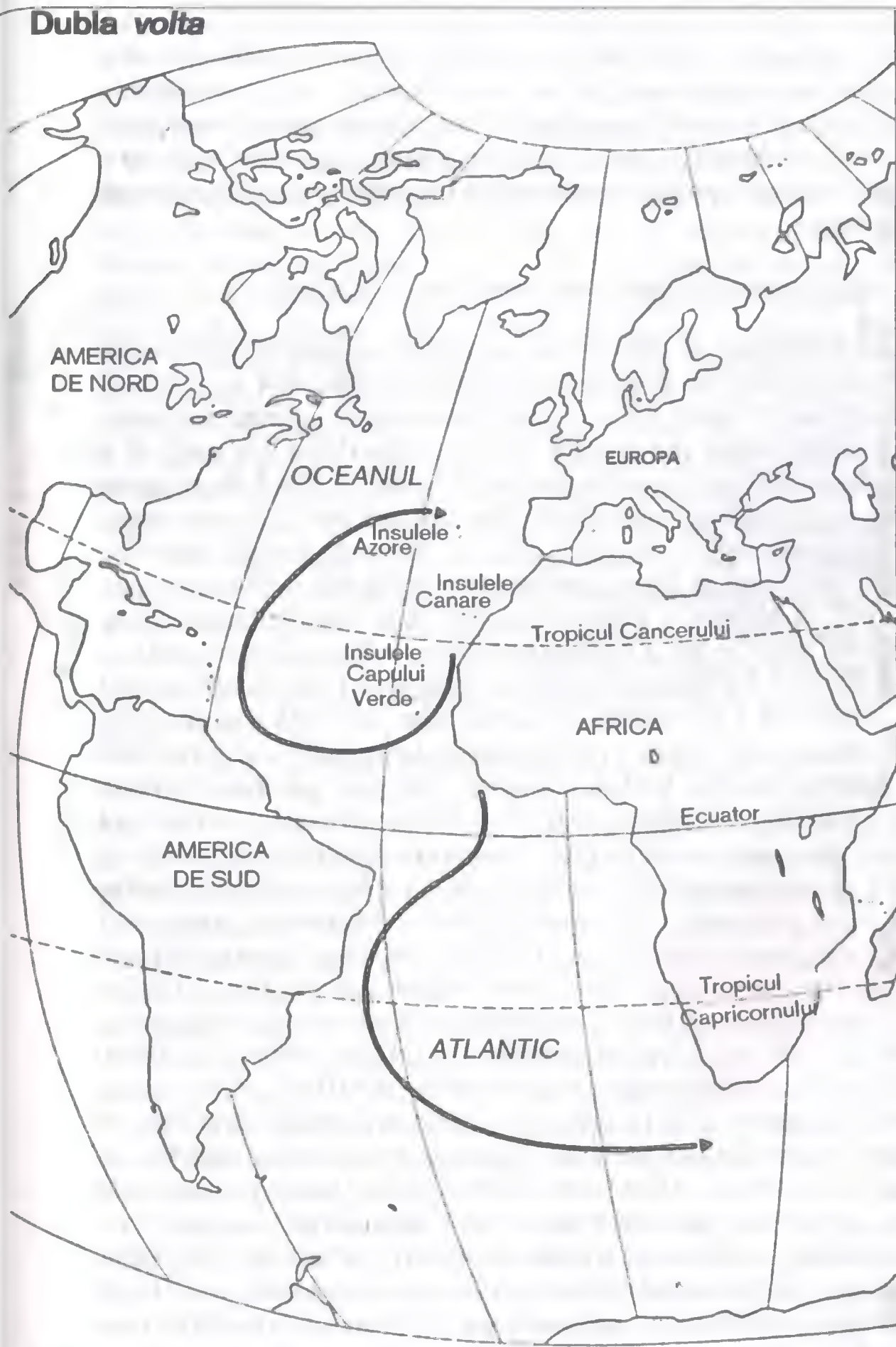
A merge în zigzag în largul coastelor occidentale ale Africii este, în schimb, posibil până la ecuator. Ușoară la dus, dificilă la întoarcere, ruta Canarelor și cea a Capului Verde nu-l sperie pe navigatorul experimentat. Singura dificultate reală e situată în apropiere de Capul Bojador. Acesta se ocolește îndreptându-te în larg. La sud de paralela 23 – în linii mari, la sud de zona cuprinsă între paralelele 20 și 30 – vânturile alizee și curenții marini se îndreaptă, în schimb, spre vest. Încă de la începutul secolului al XV-lea, marinarii portughezi care au navigat pe coasta africană au înțeles foarte bine că, atingând alizeul, se poate ajunge în larg și că acolo se întâlnesc marile vânturi dinspre vest, vânturile de întoarcere, care conduc cu ușurință către Azore și către Lisabona. Este „buclo” – *volta* – care îngăduie călătoriile regulate până în Golful Guineii. *Volta* asigură întoarcerea prin larg.

Perspicacitatea lui Bartolomeu Dias și, după el, aceea a lui Vasco da Gama vor conduce la răsturnarea manevrei în emisfera australă. Acolo problema va fi de a găsi vânturi dinspre vest la latitudinea Capului Bunei Speranțe, în vreme ce alizeele împiedică, la sud de ecuator, și mai ales la sud de tropic, orice tentativă de a naviga pe coastă spre sud-est. Alizeul austral suflă către nord-vest în apropierea coastei și către vest în larg. Abilitatea lui Dias va fi de a se lăsa dus către vest, în sensul opus țintei sale, care era aflarea trecerii către est. Astfel, profitând de spirala anticiclonică într-o a doua *volta*, va ajunge în sud, departe în largul Africii, și va găsi, către paralela 40, vânturile dinspre vest care îl vor împinge în fine în Oceanul Indian.

Ocolind, începând din Canare, anticiclonul Azorelor prin sud și profitând în consecință de vânturile care împing cel mai direct spre vest, apoi revenind pe o rută tangentă la anticiclon, dar la nord, spre a ajunge la Azore, itinerarul lui Cristofor Columb pare, deci, marcat de cunoașterea perfectă a sistemului atlantic. Se folosește de cele mai bune vânturi și de cei mai buni curenți. Genovezul o știe bine, el, care l-a citit pe Homer, sau cel puțin cele două versuri citate de Strabo:

*Odată vasul ieșit din fluviul Ocean
Spre a intra în inima vastei mări.*

Dubla volta



Iar Strabo explică (I,7) că există un curent fluvial în inima oceanului, formând un soi de golf, începând de la tropic în direcția polului. În Evul Mediu, mai mulți autori au evocat, după Strabo, acest curent, care se aseamănă în atâtea privințe cu Golfstromul. Constatând în drum existența curenților tropicali, Columb va ști foarte bine să-i lege de mișcarea aparentă a cerului, deci, de o rotație a Pământului pe care nu o bănuia totuși. Incapabil să-l explice, Columb analizează sistemul.

Apele se mișcă asemenea bolții cerești: de la est la vest.

Acestea fiind spuse, ce știe Columb la prima lui plecare? Fără îndoială, ceea ce i-au spus cei care l-au precedat în larg: ceea ce reprezintă, pentru navigațiile de coastă din Europa și Africa, efectele orientale ale sistemului atlantic. Se știe cu ce minuțiozitate și-a pregătit călătoria, adnotându-i pe geografi și alcătuind el însuși tabele astronomice adaptate nevoilor lui. Dacă alege repede cea mai bună rută, lucrul nu e întâmplător. Dar cunoștințele lui despre curenți nu sunt încă suficient localizate. La prima călătorie, va naviga dincoace de tropic, trecând în mod inoportun cu câteva grade prea la nord de cele mai bune vânturi. Pentru călătoriile următoare, va trece pe la sud de tropic, luând în toamna anului 1493 o rută în arc între Canare și Antilele Mici, care corespunde exact celui mai util curent al alizeului. Cât privește drumul de întoarcere, Columb înțelege încă din prima călătorie că a se întoarce pe același drum înseamnă a merge către moarte, și că drumul spre Spania e pe tangenta septentrională a anticiclonului. Îndată ce părăsește insulele, urcă în latitudine: către vest salvarea e la nord.

În plus, mai trebuie să știi unde te afli. Chiar beneficiind de o oarecare precizie, după inventarea acului pe pivot, busola are slăbiciunile și limitele ei. Desigur, pivotul revoluționează, la începutul secolului al XIV-lea, vechiul instrument moștenit de la chinezi și de la arabi înainte cu două secole, instrument care nu era decât un ac plutind pe un fir de stuf. Stabilă pe suprafața de apă și sensibilă pe pivot, busola oferă de aici înainte o reală precizie. Dar ea e influențată de un fenomen pe care nimeni nu-l stăpânește încă: declinația magnetică, acest nord incert de vreme ce nordul busolelor și cel al Stelei Polare nu coincid. Europeanii și-au dat seama de aceasta încă din secolul al XIII-lea. Autor al unui tratat *Despre magnetism* (1269), Pierre de Maricourt notează deja această diferență fără a-i imagina încă variația. Declinația reduce serios foloasele ce se pot aștepta de la busolă. Atâta vreme cât navigația se bazează pe unghiurile estimate, ea presupune o precizie reală în menținerea direcției în raport cu unghiurile măsurate – cele treizeci și două de rumburi (carturi) ale rozei vânturilor –, care reprezintă principala informație pe care o dau portulanele. Dacă nordul nu e sigur, rumburile nu servesc la nimic. Cristofor Columb va face această amară experiență.

Foarte folositoare sunt în schimb tabelele numite de „martelaj“, alcătuite, începând din secolul al XIV-lea, în marile porturi mediteraneene, la Genova ca și la Barcelona. Aceste tabele oferă valorile trigonometrice grație cărora marinarul transpune coordonatele rectangulare ale hărților inspirate de Ptolemeu – deci într-o proiecție analoagă celei pe care o va generaliza Mercator – în coordonate sferice, care reprezintă reperele navigației pe distanțe lungi.

Navigația se bazează, deci, în principal, pe măsurarea înălțimilor astrale. Dar nu trebuie subestimată navigația la vedere. Marinarii sunt observatori atenți ai celui mai mărunț indiciu. O modificare în culoarea mării semnifică un curent, doar dacă nu cumva e reflexul unui banc de nisip. Iarba care plutește indică gura de vărsare a unui fluviu, singurul în măsură să smulgă iarba de pe malurile sale în timpul creșterii apelor. Chiar numai foarte puțin fasonată, o scândură indică direcția unui uscat locuit: e de ajuns să urci pe curent în sens invers. Mai trebuie însă spus că e mai ușor de navigat în sensul curgerii unui curent decât de urcat în sens invers. Dar direcția fiind totuși cunoscută, curentul se poate ocoli. Cât privește păsările, ele sunt semnele ce arată proximitatea unui uscat.

Pentru pasajele dintre stâncile acoperite de ape, ca în apropierea porturilor, marinarul se bazează pe repere și pe aliniamentele lor. Stâncile cu forme caracteristice și clopotnițele înalte reprezintă repere valoroase pentru cine le păstrează în memorie. Tradiția transmite experiența acumulată în această privință. Se cunoaște profilul promontoriilor și succesiunea de insule din apropierea litoralului.

Pentru măsurarea înălțimii astrale, lucrurile stau altfel. Cum s-a văzut, această operațiune presupune un sol stabil și un orizont degajat către nord ori către sud și perfect limpede la ora la care astrul vizat e vizibil. Bruma ori tangajul viciază releveul. Descoperitorii de pe coasta Africii depășesc această dificultate, efectuându-și observațiile pe uscat, când terenul nu e împădurit și când la orizont nu se află munți. Pentru a stabili latitudinea estuarului Gambiei, Ca da Mosto recurge, în iunie 1455, la tehnica lăncii înfipte în sol la ora amiezii. Acesta e vechiul gnomon al lui Cezar. Cinci ani mai târziu, Diogo Gomes folosește, dimpotrivă, cvadrantul pentru a măsura latitudinea și a menține cursul. Instrumentul avea să fie prețios pentru cei ce urmau să traverseze Atlanticul propulsați de alizee. Către 1485, Diogo Cão măsoară latitudinea punctelor atinse până la gura de vărsare a Zairului cu mari astrolabi de lemn, mai puțin fini dar mai preciși, datorită dimensiunilor lor, decât micile instrumente de bronz folosite încă din secolul al XI-lea.

Coasta africană este astfel corect măsurată în latitudine. João II al Portugaliei face din aceste relevee unul din țelurile principale ale expedițiilor pe care le organizează. Consilierii lui sunt un medic, un episcop și un astronom evreu. Pentru aceștia alcătuirea hărții e mai importantă decât încărcăturile de aur, sclavi ori piper de Guinea.

Rămâne problema longitudinilor. Aceasta are mai puțină importanță atâta vreme cât se caută pe meridian drumul spre sud. Nu afectează cine știe ce măsurarea adâncimii acelei curburii a coastei africane către est, care va fi numită Golful Guineii. Problema capătă însă un aspect dramatic atunci când se navighează spre vest. Dacă navigatorul se mulțumește doar să răstoarne și să numere nisiparnițele ori clepsidrele cu apă, longitudinea nu poate fi decât aproximativă. Va fi nevoie de un ceas transportabil. Deocamdată lumea se mulțumește cu ora exactă în orașe, grație orologiilor publice, al căror prim folos este acela de a stăvili conflictele dintre patroni și salariați în privința orelor de muncă: acesta e scopul pentru care, în 1370, se instalează un orologiu la Paris, la Palais de la Cité, orologiu înlocuit în 1457 cu unul nou oferit de Carol VII. Ceasornicarii sunt încă departe de realizarea unor ceasuri transportabile.

Deci, Columb, care măsoară în grade latitudinile, numără încă în leghe distanțele pe paralelă. Pentru că navigatorii și cosmografii n-au izbutit niciodată să cadă de acord, unii socotind leghea la $1/15$ dintr-un grad, iar ceilalți la $1/20$, tradiția orală provoacă nenumărate erori de calcul. Să mai adăugăm că cei mai abili navigatori ai secolului al XV-lea, piloții lui Columb și cei ai lui Magellan, nu par a-și da bine seama de corecțiile ce trebuie aduse din pricină că gradul de arc are lungimi diferite în funcție de latitudini. Cea mai neînsemnată abatere în raport cu direcția generală a călătoriei duce la noi erori asupra localizărilor bazate pe distanțe exprimate în leghe. Agravând astfel eroarea fundamentală care ținea de supraestimarea întinderilor de uscat cunoscute, deci de subestimarea lățimii oceanului, Columb avea să se creadă în Japonia câtă vreme nu se afla decât în Haiti.

În pofida preocupării constante de a face relevee cosmografice, navigatorii secolului al XV-lea se călăuzesc empiric în călătoriile lor. Cât timp vor ignora mișcarea de rotație a Pământului, nu vor putea raționa altfel decât prin observații, confruntare și extrapolare. Se tatonează. Se observă marea, algele, peștii. Columb își va petrece vremea notând zi de zi zborul păsărilor. Reușita aparține celui care înțelege cel mai repede și reacționează în modul cel mai ingenios. Pentru un Dias, un da Gama, un Columb, expediția are prețul inteligenței.

Capitalurile

Singur stăpân la bord după Dumnezeu: formula trimite destul de corect la „patron“, atunci când acesta trebuie să hotărască o direcție ori să manevreze în timpul furtunii. Ea corespunde realității din momentul ridicării ancorei, cu puțin înainte de plecare.

Bineînțeles, sunt și vor fi totdeauna patroni cărora nava le aparține: au plătit-o, imbarcă pe cine și ce vor și merg încotro doresc. Proprietarul unui cabotier de pe coastele atlantice sau din Languedoc, ca și luntrașul parizian ori cel din Touraine, chiar dacă nu se ocupă cu negoțul, tratează cu negustorul care închiriază – „navlosește“ – atât vasul, cât și munca marinarului. Proprietar al unelei sale, patronul încheie târgul cu negustorul, „pe învoială“, obligându-se să ducă la destinație încărcătura ce i se încredințează.

Sunt mii de astfel de „patroni“ care trăiesc din cabotaj cu vase de treizeci până la o sută de tone, cu un echipaj de zece până la douăzeci de oameni. La 17 martie 1396, Andreu Lopiz, împuternicitul de la Valencia al negustorului Francesco di Marco Datini, din Prato, încredințează 27 de saci mari cu lână patronului genovez Luigi Frassineto, care se întoarce la Genova. Patronul Yvon Alain din Saint-Pol-de-Léon încheie, la 23 noiembrie 1468, un contract în fața unui notar din Bordeaux, pentru transportul unui poloboc și a cinci tone de vin de Gascogne în mici barile, cu caravela sa *Sainte-Julienne* de 91 de tone: va face transportul de la Bordeaux la Londra pe seama negustorului londonez John Desford. La 8 martie 1473, patronul venețian *ser* Zuan de Belli se angajează, tot astfel, să transporte de la Veneția la Lecce și la Otranto, pentru negustorul *ser* Alvise di Francesco Bassegio, o încărcătură de fier în bare: va părăsi Veneția la 15 martie, va limita escalele la Lecce și Otranto la opt zile fiecare, timp în care va încărca tot ceea ce îi va încredința mandatarul lui Bassegio și va reveni apoi la Veneția pe ruta directă.

Ne rezumăm la aceste exemple. Un astfel de trafic abia amortizează investițiile. Patronul e plătit cu o cotă-parte din ceea ce transportă: Luigi Frassineto va primi 11 soli și 6 dinari genovezi pe chintal, Zuan de Belli, 0,347 groși pentru un butoi. Împarte cu marinarii săi această sumă derizorie, la care

adaugă uneori profitul obținut de pe urma transportului altor eventuale mărfuri încărcate pe cont propriu. Nu patronii din Concarneau, din Deventer, din Mallorca ori din Antibes vor fi cei care-și vor lansa vasele în largul Atlanticului.

Negustorul, e drept, nu câștigă prea mult în plus: bretonul Yvon Tanguy, care trimite anual la Southampton vin din La Rochelle, plătește, în 1441, 149 de livre frahtul și taxele pentru vinul pe care-l va vinde cu 270 de livre. Că e vorba de postav, de sare, de pânză, costul transportului din Aunis sau din Bretagne până la Londra sau Southampton revine la o treime din valoarea încărcăturii. Produsele de lux iau mai adesea ruta de uscat decât drumul pe mare, și nu cu chihlimbar, mătase, alabastru sau arme se completează o încărcătură la Bordeaux ori la Guérande. În pofida câtorva celebre excepții în materie de navlosire de la Trapezunt ori Alexandria, marinarului îi sunt destinate mai ales mărfurile grele. Răstimpurile de pace vor readuce costurile și taxele la proporții mai rezonabile, iar îmbunătățirea din punct de vedere tehnic a vaselor va crește rentabilitatea investiției. După încheierea Războiului de 100 de ani se ajunge uneori în Franța la amortizarea – grație unei încărcături prețioase – a costului navei într-o singură călătorie. Dar câte călătorii face o navă? Din 218 vase din Dartmouth intrate, între 1382 și 1423, în portul Exter, 175 nu apar decât o singură dată. Doar opt ancorează mai mult de cinci ori în patruzeci de ani. În medie, navele bretone par să reziste zece ani. Dacă n-ar fi decât de cumpărat vasul, afacerea ar aduce totuși beneficii pe perioade destul de scurte.

COSTURI

Costurile nu încetează însă să crească. Lemnul e scump. Este, bineînțeles, necesar pentru cocă. Se folosește orice fel de lemn, până și de pin sau de plop tremurător. Dar lemnul pentru osatura navei, pentru cavile, catarge și vâsle trebuie să fie de esență tare – stejar, ulm, fag, nuc, brad – și se aduce uneori de departe. De o situație avantajoasă se bucură șantierele navale din Basse-Seine, care pot folosi lemnul din pădurile normande. Fagul pădurilor regale din Roumare, din Rouvray, din Brotonne, chiar din Touques e aproape suficient pentru Incinta galerelor din Rouen. Dar armatorii și constructorii particulari n-au acces la pădurile regale, iar vânzările făcute de regi ori de proprietarii de fonduri funciare nu furnizează tot lemnul necesar dulgherilor de nave. Se importă, deci, blăni din Anglia, din Irlanda, din Norvegia.

Orașul Rouen este așezat în inima unei regiuni forestiere. Alte șantiere nu au acest avantaj. Veneția își aduce lemnul din Dolomiți cu plutele pe Adige. Barcelona cumpără lemn din Montseny și din Montnegre, și aduce cu plutele pe Ebru lemn din Pirineii Centrali, dar comandă catarge și în Croația, iar

stejarul din Franța e la preț pentru vâsle. Orașul Bordeaux face apel la pădurile din Hinterland, din Agenais ca și din Périgord, dar importă lemn și din Pirinei. Marsilia și Genova folosesc lemn din Alpi, ceea ce înseamnă că atelierele genoveze au de suportat nu doar costul plutăritului pe Ron, ci și pe cel al transportului maritim de la Arles. Plutăritul și transportul rutier ridică mult prețul lemnului loco-pădure.

Nu este însă de ajuns să aduci bile (butuci) de lemn; acestea mai trebuie și selecționate. Vai de nava construită din scânduri care crapă. Înlăturarea lemnului nesigur nu face decât să ridice prețul fuselor (trunchiurilor) alese.

Smoala, catranul, gudronul, rășina se află rareori în apropierea docurilor și a șantierelor. Rășina de Buch e ieftină pentru dulgherii și călăfătuitorii din Bordeaux, dar e mai scumpă pentru cei din Anvers sau din Southampton. Smoala vine din Orient, din Catalonia ori din Provence. Transportată la Dieppe sau la Lübeck, e un produs de lux.

Velele și parâmele nu sunt mai puțin costisitoare. De cânepă ori de bumbac, pânzele sunt perisabile. Marea le putrezește, vântul le sfâșie. Sunt des înlocuite. Amar de cel care pleacă în larg fără pânze de schimb. Șantierelor de pe Sena se aprovizionează în Bretagne. Barcelona își fabrică propria pânză, cu urzeala de bumbac și băteală din cânepă amestecată cu in. Parâmele sunt din cânepă simplă, răsucită în fire subțiri și strânse. Șantierelor sunt exigente în ceea ce privește calitatea. Iar calitatea se plătește, mai cu seamă în salarii pentru lucrători calificați. Parâma deteriorată de apă și de tensiunile la care e supusă este înlăturată fără ezitare: de parâme depinde siguranța manevrelor.

Cât privește ancorele, chiar norvegienii, care au fier pentru cuie sau pene metalice, le aduc din Bilbao. Nu se poate ignora povara financiară reprezentată de garnitura de cuie. Construcția navală pretinde o mare diversitate de soiuri, care trebuie avute și în rezervă pe nave. În conturile Incintei galerelor apar mai mult de zece tipuri de cuie, care nu pot fi înlocuite unele cu altele: cuie pentru banchete, cuie pentru diversele trepte de acces și de sprijin, cuie pentru furcheții vâslelor, cuie pentru podețul amenajat între băncile galerelor, știfturi lungi cu cap de fier, cuie pentru puntea teugei... Mai e nevoie să spunem că istoricul s-ar afla în încurcătură dacă ar trebui să ghicească lungimea și diametrul fiecăruia, sau forma florii? Se poate aprecia însă, față de lungimea listei, ce investiție reprezintă, ținând seama de prețul fierului, o rezervă de cuie pentru construcția unei nave.

Interesul pentru rentabilizare, care conduce la construirea de nave mai mari, mai rapide și manevrate de un echipaj mai redus ca număr, face ca această întreprindere să nu mai fie la îndemâna patronilor proprietari. La mijlocul secolului al XV-lea, un mic vas breton de cincizeci de tone costă cam douăzeci de livre, dar o balenieră din Marsilia costă deja o mie de fiorini, iar o corabie

puternică de la Genova costă de la cinci la zece mii. La Brest, o navă de 1200 de tone valorează, în 1482, cam nouă mii de livre, iar nava *Maréchale* de o mie de tone, construită la Morlaix, între 1496 și 1498, revine la 27 418 livre.

Să construiești nu e totul. Nava e în pericol dacă, pregătindu-se de o călătorie lungă, nu îmbarcă destul lemn, smoală, câlți și fire de in și de cânepă, pentru reparații și călăfătuiri. Vâslele se frâng și e obligatoriu să se ia la bord rezerve: pentru o sută de vâslași se încarcă două sute de vâsle. O mare taridă venețiană încarcă, la mijlocul secolului al XIII-lea, șase ancore de schimb, cu flotoarele și parâmele necesare. Se adaugă parâme de schimb: trebuie evitată pierderea unei ancore din pricina unei parâme putrede. Iar de la sfârșitul secolului al XIII-lea, navele venețiene duc cu ele, pentru o încărcătură de patru sute de tone și un echipaj de patruzeci de oameni, nu mai puțin de douăsprezece ancore, un catarg-artimon, o velă mare și o velă mică de artimon. Statutele publicate, în 1255, de Rainieri Zeno, dogele Veneției, prevăd chiar necesitatea unui raport între rezerve și tonaj: șase ancore până la două sute de tone și câte o ancoră în plus pentru fiecare cincizeci de tone suplimentare.

Se mai adaugă ceea ce reclamă prudența: chiar și pe navele comerciale se iau la bord câteva arme capabile să-i îndepărteze pe nepoftiți. Zece sau cincisprezece arbaletе nu sunt prea mult în cazul în care se întâlnesc rivali. În secolul al XIII-lea, o taridă venețiană trebuie să aibă obligatoriu la bord săbii, sulițe și arbaletе cu arc de corn, ceea ce înseamnă că trebuie să fie pregătită pentru tir, dar și pentru abordaj.

Pe măsură ce armele de tir devin mai eficace, navele comerciale dau întâietate apărării la distanță. Nu se mai pune problema de a respinge un abordaj cu sabia. „Marea galeră a Seniorului Trezorier“, *Notre-Dame-Sainte-Madeleine* a lui Jacques Coeur, are la bord, către 1450, o sută de platoșe, șaptezeci de scuturi, șase arbaletе de lemn, o arbaletă cu arc de oțel, cincisprezece lăzi cu săgeți pentru arbaletе, două dispozitive pentru încordarea arbaletei, trei bombarde cu echipamentul lor. La sfârșitul secolului, un Columb sau da Gama vor face uz de artileria lor, atât ca să-i impresioneze pe indigenii deja uluiți, cât și pentru a respinge asalturi navale din partea concurenților europeni de pe noile drumuri ale lumii. Pe scurt, nimeni nu face economie la un armament folosit cel puțin cu scop de descurajare. Dar trebuie recunoscut că, pentru o navă comercială, acesta reprezintă o încărcătură neproductivă, care pare grea atât timp cât nava nu este în primejdie.

Adevărul e că nu se navighează doar de dragul navigației. Descoperitorii din Atlantic nu fac excepție de la această regulă economică elementară: rațiunea călătoriei este contractul de navlu, ceea ce se duce ori ceea ce se aduce – lână englezească la Genova, alaun de Chios la Bruges, zahăr din Canare la Sevilla. Totul se plătește. A afreta o navă înseamnă și a o înzeștra.

Firește, nava transportă înainte de orice hrană și apă potabilă, în cantități raportate la numărul de oameni ai echipajului și la durata călătoriei. Cheltuielile legate de apă, carne, pesmeți se măresc în acest caz cu cuantumul unui câștig nerealizat, pentru că ocupă în cală loc în detrimentul a ceea ce urmează să finanțeze călătoria: marfa navlosită. Pentru distanța de la Genova la Bruges, Bartolomeo Italiano avea să îmbarce, în 1466, șapte tone și jumătate de pesmeți în valoare de 386 de livre. Cu totul, nava lui este estimată la douăzeci de mii de livre.

Când se pleacă în necunoscut, prudența înseamnă să se supraestimeze nevoile. Pe ocean nu se găsește nimic, iar exploratorii coastelor africane nu acceptă să se resemneze cu o hrană nesigură. Pentru prima sa călătorie spre Vest, în 1492, Cristofor Columb încarcă hrană pentru cincisprezece luni și apă potabilă pentru șase luni. Socotind călătoria și mai lungă, Vasco da Gama încarcă provizii pentru trei ani. Ceea ce înseamnă două tone și jumătate de fiecare om. În aceste condiții, e de înțeles cum se alcătuiesc flotele destinate călătoriilor îndepărtate: una sau mai multe corăbii cu provizii încetinesc mersul caravelor, dar asigură subzistența dincolo de popasurile cunoscute. Cu alte cuvinte, marfa de navlu a navelor comerciale depinde de escalele de aprovizionare. Expediția de descoperire se face cu prețul navelor de mare tonaj și cu cel al cvasirenunțării la marfă de navlu la plecare. Se încarcă podoabe de sticlă. Se pot aduce, în schimb, la întoarcere, sclavi: calele vor fi pe jumătate goale. Primul trafic de sclavi făcut de europeni – cel care va fi doar o consecință a călătoriei și nu încă scopul ei – se înscrie, din nefericire, într-o evidentă logică financiară.

Hrana marinarului mai este însoțită și de mărfurile pe care are dreptul să le transporte gratuit și să le vândă în folosul său sau să le ceseze în profit propriu (*pacotille*). O navă prusiană, care încarcă, în 1455, în portul La Rochelle, vin din Aunis pentru Arhipelagul Sandwich, duce nu mai puțin decât o sută de tone de mărfuri achiziționate de marinari; la sosire aceștia vor realiza un profit complementar pe lângă salariul lor. Pentru armator, această marfă înseamnă spații ocupate în cală fără participarea la amortizarea navei.

În fine, este vorba mai ales de salariul echipajului. Meseria de marinar este aspră, dar e bine plătită: nici un patron nu-și asumă riscul de a încredința manipularea capitalului său unor mateloți lipsiți de experiență. Or, în secolul al XV-lea, este nevoie de zece până la douăzeci de marinari pe o navă de o sută de tone, de treizeci până la șaiszeci pe o navă de trei sute de tone, iar o sută sau o sută douăzeci de oameni pentru manevre reprezintă un efectiv normal pe o mare corabie comercială genoveză. Sunt și nave care, ca *Santa-Maria-San-Giacomo*, au nevoie de un echipaj de o sută cincizeci de oameni. Marile galere ale lui Jacques Coeur numără, la mijlocul secolului al XV-lea,

cincizeci până la șaptezeci de oameni pentru manevrarea velelor și de la o sută la o sută optzeci de vâslași pentru lopățare. Efective asemănătoare se întâlnesc și la Veneția și la Genova. Puțin înainte de moartea sa, în 1423, Tommaso Mocenigo, bătrânul doge al Veneției, face într-un discurs celebru un tablou al marinei venețiene: trei mii de nave medii cu 17 000 de marinari, trei sute de corăbii cu 8 000 de marinari, patruzeci și cinci de galere, atât ușoare cât și mari, cu 11 000 de marinari, deci o medie de 245 de oameni de galeră.

Una peste alta, costul pentru o singură călătorie înseamnă echivalentul prețului de cumpărare ori de construcție al navei. Pentru o navă estimată la 4500 de livre, genovezul Leonardo Giustiniani trebuie să plătească 5 850 de livre reprezentând salarii, fără a socoti profitul său personal. Pentru cele nouăsprezece nave – 17 galere și 2 galiote – care compun, în 1384, escadra expediției sale către Neapole, Ludovic de Anjou plătește 25 784 de florini pe lună.

În aceste condiții, durata unei călătorii se măsoară și în livre și fiorini. Chiar dacă patronul negociază un preț forfetar cu clienții săi negustori, marinarii sunt plătiți cu ziua, iar ziua e datorată nu doar pe mare, ci și la escale. Se înțelege de ce Bassegio stipulează o limită în număr și în durată a escalelor în contractul cu Zuan de Belli. Comportarea lui Bassegio în această împrejurare nu e cu nimic originală: uzanța e aproape generală în privința precizării stricte a rutelor ce trebuie urmate.

Singura deosebire în ceea ce privește uzanța la escale ține de dreptul marinarilor de a cere un răgaz pentru odihnă înainte de a reveni la vas și de incertitudinea navlositorului referitoare la încărcătura pentru drumul de întoarcere, încărcătură eventual disponibilă pe piețele îndepărtate. Dacă-l hărțuiești prea mult pe marinar, riști să-l vezi încărcând ce găsește, la întâmplare. Pentru o călătorie în Anglia sau în Țările de Jos, marinarii din Rouen nu obțin ca „credit” global de escală decât de la trei la cincisprezece zile, dar dacă merg în Spania ori în Portugalia li se acordă până la patruzeci de zile. Orice escală poate aduce noi ocazii comerciale avantajoase, dar e cert faptul că escalele costă zile de salariu. Fie că timpul rău imobilizează nava în port, ori calmul plat o oprește din drum, fie că lipsa mărfurilor de navlu ori o întârziere în aprovizionare – ceea ce se întâmplă în porturile orientale unde se așteaptă sosirea caravelor – prelungește escalele peste timpul necesar încărcării, riscul financiar care ține de timpii călătoriei nu e mai mic decât cel al scufundării în mare.

Marinarul are totdeauna treaz în minte ceea ce justifică denumirea de „mare aventură” dată traficului maritim. Furtunile și stâncile de sub ape ar fi de ajuns, dar mai e și pirateria, cea a navelor de pe coastele de nord ale Africii în Mediterana, cea a navelor inamice pretutindeni. De la Bayonne până la Capul Saint-Mathieu, Războiul de 100 de ani debutează cu o serie de nave

scufundate. Bretoni și francezi, gasconi și englezi rivalizează în aceste împrejurări spre a-și distruge reciproc vasele.

În această privință, de asemenea, armatorul lasă puțină inițiativă partenerului său, marinarul. Improvizația poate avea drept rezultat câteva zile pierdute, dar poate fi și cauza unui dezastru. În 1379, are loc un proces între un negustor din Marsilia și un patron de vas care, în loc să meargă de-a dreptul de la Berre la Genova, se apropie de Marsilia unde ofițeri ai contelui de Provence îi rețin nava pentru inspecție. Într-un alt proces, din 1396, un negustor cere daune-interese (80 de fiorini pentru valoarea mărfurilor pierdute și 15 florini pentru câștigul nerealizat) unui patron marsiliez care, pentru a ajunge la Barcelona, înaintează în larg în căutarea unui vânt favorabil și este atacat de pirații din nordul Africii, care îi jefuiesc marfa – vin, în cazul de față. În contract se stipula că, din pricina riscului de piraterie, nava trebuia să navigheze de-a lungul coastelor. În caz de dezastru pe mare, patronul este exonerat de răspundere doar dacă a urmat întocmai ruta prevăzută în contract.

ASOCIAȚII

Patronul proprietar și stăpân al navei sale va rămâne întotdeauna pe barja ori pe gabara sa. Dar călătoria în larg nu e accesibilă decât acelor care sunt în măsură să organizeze o finanțare și, în acest fel, o împărțire a riscurilor. Încă din secolul al XIV-lea, orice navă de oarecare importanță este, mai mult sau mai puțin, obiectul unei asociații de capitaluri.

A împrumuta nu-i decât o ultimă soluție la nevoie. Trebuie să rambursezi. Toți armatorii recurg la un moment dat la aceste participări financiare limitate în timp, care îngăduie mai ales încheierea unui contract de navlu și plata unui echipaj. Împrumutul „pentru risc maritim“, sau „pentru marea aventură“, „schimbul maritim“ ori „împrumutul pentru expediție și armare“ reprezintă tot atâtea forme ale unui capitalism pur comercial: armatorul împarte în acest fel riscurile unei călătorii, eliberându-se totodată de finanțarea operațiunii comerciale. E citat cazul unei nave hanseatice care, în secolul al XV-lea, transportă în cala sa un capital aparținând unui număr de șaizeci și doi de oameni de afaceri. Finanțarea prin împrumut acoperă, eventual, doar cutare ori cutare investiție parțială, precizată cu grijă: se notează, de pildă, cazul unor catalani care au împrumutat pentru plata unui nou greement. Dar procedeul acesta ține mai mult de nevoia de asigurare decât de cea de finanțare. Ceea ce se vede bine când aceiași catalani își limitează împrumuturile la plata părților celor mai perisabile ale navei. Cel mai adesea se constituie societăți pentru o singură călătorie. Este ceea ce, la Marsilia, se numește *couronne*. Așa, de exemplu, în

1387, paisprezece negustori se asociază pentru călătoria galerei *Saint-Georges* a patronului Jacques Martin: la un total de 2 000 de fiorini, fiecare investește în afacere de la 30 la 200 de fiorini, achitați în monedă ori în natură pentru aprovizionarea navei. În acest fel se finanțează o expediție comercială sau militară, o încărcătură ori o cucerire, dar nu construcția unei nave.

Primii care au avut ideea de a diviza nava în părți au fost englezii. Încă din secolul al XII-lea, mai mulți negustori se asociază pentru construire cu împărțirea cheltuielilor. În secolul al XIII-lea, toți procedează astfel. Hanseaticii, ca și marsiliezii, consideră normală finanțarea pe din două a unei nave. În secolul al XIV-lea, apar proprietăți împărțite în patru. În secolul al XV-lea, în funcție de importanța navei, capitalul e împărțit în șaisprezece, în treizeci și două, chiar în șaizeci și patru de părți. Partajele succesoriale, la rândul lor, au ca rezultat fracționarea a ceea ce prudența financiarilor n-a divizat încă din momentul construirii. În acest stadiu al împărțirii, se poate modula: dintr-o navă hanseatică încărcată cu sare la Bourgneuf, în 1449, o șaisprezecime aparține unui număr de cinci armatori, o șaisprezecime și un sfert, altuia, o optime, unui al treilea, și așa mai departe. Căpitanul posedă un sfert din navă.

Genovezii procedează la fel. Ca și aurul de bună calitate care are 24 de carate, corabia genoveză e alcătuită, în secolul al XIV-lea, tot din 24 de „carate”. Aceste carate sunt negociabile: banii nu sunt imobilizați decât atâta timp cât se consimte la această afacere. Patronul își rezervă atâtea carate câte poate investi, ori câte vrea să investească, pentru că înțelept este să nu-ți angajezi întreg capitalul la discreția unui singur naufragiu. Mulți armatori preferă să aibă câte șase carate în patru nave, decât douăzeci și patru într-o singură navă. La mijlocul secolului al XV-lea, intrepidul Paride Cattaneo posedă 23 de carate din nava pe care i-o răpește un corsar din Mytilene, precelebrul Giuliano Gattilusio. Prudența cere să nu-l imiți pe Cattaneo. Când nu au intenția să dispună de navă pentru afaceri proprii, cei mai mulți investitori se mulțumesc cu unul sau două carate: e un plasament. Chiar și caratele se împart. Se poate achiziționa o cincime sau o treime de carat. Gregorio Fieschi, membru al uneia dintre principalele familii bogate din Genova, posedă nouă carate și trei cincizecimi dintr-o navă din care trei dintre compatrioții săi mai puțin avuți au cumpărat în comun un amărât de sfert de carat. Altfel spus, fiecare posedă $1/288$ părți din navă. În aceeași vreme, la Veneția, o șaisprezecime de carat nu este o investiție rară.

În general nu se merge atât de departe, iar împărțirea în șaisprezece constituie adesea – ca la Rouen, de pildă – limita de fapt a divizării capitalului, considerată de toți a duce la gestiuni financiare relativ greoaie. Cine spune coproprietate spune contabilitate analitică a costurilor și a beneficiilor. Aporturile prea mici de capital se pot dovedi incomode, dacă nu chiar oneroase. Marsilia

se ferește de împărțirile excesive: în secolul al XIV-lea, ea se limitează cel mai adesea la trei ori patru părți; în secolul al XV-lea, la douăzeci și patru de carate (*cayrate*), imitând uzanța genoveză. La Veneția, capitaliștii serioși cumpără șase sau opt carate. Dar pentru corabia *Saint-Victor*, construită la Marsilia în 1407, sunt paisprezece armatori proprietari de „unsprezecimi” și jumătăți de unsprezecimi, ba chiar de sferturi de unsprezecimi.

La Barcelona, unde participările financiare se leagă de o adevărată împărțire a responsabilităților și a profiturilor, asociații (*parsonniers*) achiziționează o dată cu una sau mai multe șaisprezecimi (*seizains*) un drept de control asupra construcției – dacă aceasta e încă în curs – și asupra folosirii navei.

Ca și la Genova, necesitatea duce curând și aici la subdivizarea celor șaisprezece părți, fie pentru a le pune la îndemâna investitorilor care nu pot achiziționa o șaisprezecime întreagă dintr-o foarte mare navă, fie pentru că trebuie făcut partajul unei succesiuni în care o șaisprezecime nu poate intra în întregime în lotul unui singur moștenitor, fie pentru că achizitorul unei șaisprezecimi dorește, pur și simplu, să-și reducă partea spre a face față unei măriti de capital impusă de o cheltuială neprevăzută. Astfel, cine a cumpărat o șaisprezecime nu e totdeauna dispus să-și asume partea din cheltuiala reclamată de un surplus de construcție, de o lucrare de întreținere ori de un nou greement. Cumpărătorul ocolește dificultatea cedând o parte din șaisprezecimea sa. E ceea ce face, în 1427, negustorul Anthoni Salavert, care cumpără contra a 115 livre jumătatea unei șaisprezecimi din corabia nouă a lui Johan Sorrell, și care, două săptămâni mai târziu, atunci când se instalează echipamentele și când se impun noi cheltuieli, înainte ca nava să fi adus vreun cât de mic profit, e bucuros să poată ceda jumătate din jumătatea sa unuia dintre furnizori, negustorul Guillem Guerau, care se vede astfel plătit cu o parte din navă.

Sistemul nu are ca efect doar limitarea riscurilor și procurarea de capitaluri. El pune la dispoziția armatorilor bani disponibili în alte circuite economice, bani care, altminteri, n-ar ajunge niciodată să alimenteze întreprinderile navale. Micul comerciant sau micul meșteșugar își valorifică în acest mod economiile, tocmai acele economii pe care nu le poate reinvesti – brutarul nu-și face un al doilea cuptor pentru că a avut un an bun –, sau pe care dorește să le „plaseze” diversificându-și riscurile. Piața „caratelor” pune armarea navelor la îndemâna tuturor pungilor. Întregul oraș Genova participă astfel la prospectarea piețelor îndepărtate, a celei de la Londra, ca și a celei de la Madeira. În orașele hanseatice, foștii marinari, împărțindu-și astfel economiile, își plasează bucuros avutul în mai multe nave: bogatul Hermann Mesman din Lübeck posedă, în acest mod, în 1494, trei nave întregi și o optime, un sfert sau trei optimi din alte cinci nave, plus jumătate dintr-o navă la ancoră. Ordinul teutonic a investit, de asemenea, în părți de nave care nu erau ale sale. Toată

lumea are ceva de câștigat din asemenea combinații: marinarii, foștii marinari și cei care nu vor fi niciodată marinari.

În majoritatea cazurilor, stăpânul sau patronul deține o parte din nava pe care o comandă pe mare. Pentru el, avantajul este evident. E mai la largul său față de ceilalți proprietari. De asemenea, se poate aranja să încarce și pe cont propriu unele mărfuri, adăugând astfel un profit comercial la remunerația primită pentru munca depusă. Oamenii de afaceri care nu fac decât să participe la finanțare nu pierd nimic, de vreme ce nava e oricum împărțită; ba chiar câștigă atrăgând interesul patronului pentru calitatea tehnică a construcției, pentru buna întreținere și exploatare a navei. *Ghidul negustorilor care operează pe mare* spune limpede: „burghezii corăbiilor“ angajează pe navă un căpitan „pe care îl cointereasează de obicei cu câteva părți din vas pentru ca să fie mai zelos“.

Apariția marilor companii comerciale și bancare diluează coproprietatea navei în cea a societății. În fapt, locuitorii Sienei, ai Florenței, ca și cei din Lucca nu sunt marinari, ci îi ajută pe alții să navigheze. Au existat câteva galere florentine, dar chiar și membrii familiei Medici, de pildă, consideră oportun să armeze nave venețiene sau napolitane și să folosească în Marea Nordului vase burgunde. Afacerea marilor companii este comerțul și nu armarea navelor. Aceasta din urmă intervine în investițiile companiilor doar în mod indirect. Când, la sfârșitul secolului al XV-lea, Casa de Medici arendează exportul de alaun pontifical de la Tolfa, nave din Veneția, de la Radusa și Pisa, chiar de la Genova, vor fi cele care vor încărca la Civitavecchia.

Pe multe piețe, creșterea tonajelor și a costurilor, prelungirea călătoriilor și lărgirea orizonturilor duce la limitarea investițiilor. Coproprietatea drenează capitalurile, dar îngreuiază gestiunea. În momentul în care apar noi ambiții la scara lumii imaginabile, devin necesare alte tipuri de finanțare. Principele și Republica își vor angaja participarea.

PRINCIPELE ȘI REPUBLICA

Într-un context politic cu totul diferit de cel al individualismului genovez, acela al organizării activităților economice de către autoritatea publică și al împiedicării deliberate a tot ce ar putea aduce cu concurența reciprocă, Veneția a pus bazele creării unei puteri navale. La drept vorbind, Veneția nu e nimic fără mare, și anume fără marea liberă. Flota privată este comercială, dar la nevoie se transformă în flotă de război a statului. Acesta nu se poate lăsa, pentru probleme care privesc securitatea sa și cea a imperiului său economic, pe seama inițiativei armatorilor. Chiar atunci când, în secolul al XIV-lea, armarea de către

particulari era încă, și pentru multă vreme de atunci înainte, înfloritoare pe cheltuiala și sub conducerea tehnică a armatorilor, trecuseră deja două secole de când Marele Consiliu și Senatul hotărau tipurile de nave ce se construiau – pentru oamenii de afaceri și pe seama finanțării lor – de către Arsenalul Republicii. Pentru a adăuga o punte ori a lărgi coca, era nevoie de o deliberare. În a doua jumătate a secolului al XIV-lea, războaiele cu Genova stânenesc neîncetat traficul, iar guvernul Veneției se vede obligat să revigoreze construcția navală favorizând navele de mare tonaj.

Încă din secolul al XIII-lea, Arsenalul din Veneția este o întreprindere de stat. Dante compară mulțimea lucrătorilor cu cea a pelerinilor de la Jubileul din 1300, sau cu o armată dispusă în formație de luptă. Arsenalul e la acea dată cea mai mare întreprindere industrială a lumii occidentale. Docurile sale pot cuprinde în același timp douăsprezece galere. Antrepozitele includ tot ce lumea întreagă produce mai de bună calitate pentru armarea navelor. Noul Arsenal creat la începutul secolului al XVI-lea mărește de patru ori capacitatea de producție. La Arsenal, ca și pe șantierele private care prosperă în jurul lagunei și în insule, se impun normele tehnice emise de guvernul Republicii.

Iată însă că, după scurta epocă de aur a anilor 1420, Veneția cunoaște din nou criza, provocată în principal de penuria contractelor de navlu. Au trecut vremurile în care dogele Tommaso Mocenigo se putea mândri, în 1423, că întreține la Arsenal șaptesprezece mii de lucrători – nu erau, probabil, mai mult de două mii în permanență, ceea ce e deja mult – și în care pe Canal Grande treceau toate bogățiile din Orient și din Occident. Începând din 1430, Veneția dă semne de slăbiciune. Finanțarea e implicată în această stare. În 1422, două mari corăbii sunt construite pe cheltuiala Republicii. Zece ani mai târziu, se mai construiesc două. Statul-armator nu rezolvă reticențele investitorilor privați, sceptici cu privire la rentabilitatea investițiilor lor. Veneția face cu greu față apărării maritime și aprovizionării. Către 1450, se mai referă încă la cele trei sute de nave ale sale, dar de văzut nu se mai văd decât vreo douăzeci în măsură să navigheze pe liniile regulate și reglementate, cam cincizeci în total, socotind și traficul liber și pândit de riscuri. Încă din 1430 lipsesc navele de mare tonaj, iar după 1435 și cele de tonaj mediu și mic.

Veneția avea deja o întreprindere de stat pentru construcția navală. În 1473 ia naștere un Arsenal *Nuovissimo*. Capacitatea totală a docurilor și a șantierelelor de construcție și de întreținere crește de la douăzeci și cinci la cincizeci de galere. Armarea de către stat prevalează. Finanțelor Republicii li se datorează începerea construcției a două mari corăbii care, în 1456, se mai pot vedea în docul în care putrezesc din lipsa creditelor necesare spre a le termina. Tot cu banii statului se finanțează, în 1494, construcția a două enorme corăbii cu câte două punți.

În același timp, și în pofida crizei financiare care afectează grav Serenissima, statul subvenționează construcția privată: donații și împrumuturi îi încurajează pe armatorii care contribuie cu fonduri proprii la mărirea tonajelor disponibile. Genova și Barcelona fac același lucru: securitatea liniilor de navigație și supra-viețuirea metropolei se obțin cu prețul existenței unei flote grele, în măsură să constituie atât convoaie pentru transportul grânelor, cât și escadre de război. Lupta împotriva corsarilor și piraților face parte din aceeași politică navală cu aprovizionarea marilor centre urbane. Finanțarea construcției de nave mari nu reprezintă o încurajare a profitului, ci o necesitate vitală. Statul plătește nave așa cum plătește armate și garnizoane.

Nimeni nu-și dă bine seama că reacția e neadecvată la criză, și nici că disproporția dintre capacitatea de producție și producția reală este uimitor de mare. Republica plătește, pe termen lung, prosperitatea creată în secolul al XIII-lea, în vremea în care venețienii profitau de pe urma cuceririi Constantinopolului, cucerire pe care o conduseseră. După năruirea Imperiului latin, Veneția nu e bine venită pe țărmurile Mării Negre și, în același timp, înaintarea turcească îi amenință una după alta pozițiile din Mediterana Orientală. Imperiul venețian se îngustează, ca și ambițiile Veneției. Izgonită la rându-i din Marea Neagră, Genova își deschide noi orizonturi în Atlantic. Veneția, nu. Canal Grande privește spre trecut. Într-o vreme în care alții călătoresc în largul Africii în căutarea de aur și de zahăr, Veneția, în luptă cu puterea otomană, își reorganizează traficul de sare, rechiziționează navele de mare tonaj, suferă din lipsă de mari corăbii.

În zadar încearcă Senatul să-i convingă pe oamenii de afaceri că este de datoria lor să finanțeze construcția de nave, pe care apoi Republica să le afecteze apărării militare a intereselor venețiene în Mediterana. Gata să investească în vase de tonaj mediu, bine adaptate traficului lor comercial, oamenii de afaceri se fac că nu aud când e vorba de nave de tonaj greu. Câteva mari șantiere de la sfârșitul secolului arată că familiile patriciene mai au încă o oarecare capacitate financiară. Dacă se construiește puțin, e pentru că navele de mare tonaj sunt incerte ca rentabilitate. Câțiva mari întreprinzători mai riscă încă. Totuși și ei preferă să-și construiască navele în afara Veneției. Pentru participarea la noile acțiuni maritime ale secolului al XV-lea, ceea ce lipsește cel mai mult nu e, deci, nici finanțarea, nici inițiativa. Aceste lipsuri nu sunt decât consecințe. Pentru venețienii prea orgolioși spre a o mărturisi, criza care afectează investiția navală ascunde o carență esențială: cea a unei politici.

Hansa n-a mers atât de departe. A organizat și a reglementat navigația, dar a lăsat fiecăruia grija finanțării. Chiar dacă flotele Hansei, ale cărei convoaie devin obligatorii la mijlocul secolului al XIV-lea, dau occidentalilor și mediteraneenilor impresia că e vorba de întreprinderi colective, nimic nu depindea de

finanțarea publică. Până și securitatea se realizează cu cheltuieli împărțite. Navele de război care încadrează convoaiele comerciale au la bord combatanți furnizați și plătiți de armatorii navelor comerciale pe care le protejau de pirăți. Dorința de a crea un trafic lipsit de concurență internă este mai cu seamă cea care a determinat organizarea acestor flote în convoaie: negustorul care afretează n-ar putea naviga de unul singur. Nava este elementul unei flote comune, dar fiecare plătește pentru sine. Iar armatorul e cel care încredințează nava proprie unui căpitan ales de el.

Armarea în viitor a navelor mari, a acelor ce vor îngădui explorarea de noi rute maritime, este, la urma urmei, opera principilor. Doar ei sunt în măsură să investească astfel de sume pentru rezultate aleatorii și cu o amortizare incertă. Pentru regii occidentali, aventura maritimă se poate înscrie printre obiectivele politice, de care nu sunt străine nici prestigiul și mecenatul, nici afirmarea prezenței pe pământuri îndepărtate. Din momentul în care costurile nu mai sunt apreciate ca elemente ale unei balanțe economice, cheltuielile pentru armare nu mai constituie o frână.

Încă de la sfârșitul secolului al XIII-lea, Filip cel Frumos hotărăște că trebuie să dispună, pentru inițiativele lui militare, de armament naval, adică de mijloace de a construi o flotă și de a o întreține. Într-o vreme în care războaiele se succedau cu Flandra și cu Anglia, două puteri maritime, regele Franței nu se putea mulțumi cu galere închiriate, și asta când se găseau de închiriat. La porțile orașului Rouen, pe malul stâng al Senei, Incinta galerelor începe, încă din anii 1290, să furnizeze regelui navele visate de expertul venit, firește, de la Genova, omul de afaceri Benedetto Zaccaria: patruzeci și opt de nave, din care patru mari galere, aveau să asigure independența navală a Capețianului. Lucrând prioritar pentru rege, dar acceptând și comenzi private când acestea îngăduiau menținerea activității, Incinta galerelor – renovată în 1374 de Carol V, în plină recucerire a Aquitaniei – produce până la distrugerea sa în 1418 mai multe mii de nave de toate tonajele. Totodată șantier de construcție, dar și de întreținere a vaselor, fabrică de arme și adăpost pentru iarnă, Incinta participă la acele tentative de a crea o flotă permanentă, care punctează epocile de război și de pace, tentative pe care nu le poate prelungi niciodată o politică încă incapabilă de finanțare pe termen lung. Atâta vreme cât regele trebuie să negocieze, an de an, mijloacele fiscale ale politicii sale, nu există nici armată, nici flotă în timp de pace. Începând din 1435 și beneficiind de alte baze pentru negocierile fiscale, Carol VII nu va mai fi obligat să aștepte o invazie pentru a putea finanța riposta.

În acea vreme, Incinta își trăise traiul. Până la lichidarea ei oficială de la sfârșitul secolului al XVI-lea, șantierul, oarecum restaurat după distrugerea sa din 1418, nu mai reprezintă suportul unei mari politici. Într-adevăr, hotarele

maritime ale Franței sunt mult prea întinse pentru ca regele să mai poată construi și întreține el însuși, în mod constant, din produsul impozitelor – totdeauna justificate de război – o flotă permanentă, spre a preveni rarele necesități ale unui eventual război naval. Micile nave sunt suficiente pentru nevoile zilnice – paza de coastă sau neînsemnatele operațiuni de poliție. Aceste nave de tonaj mediu sunt cele pe care le mai livrează încă Incinta lui Carol VII. Pentru marile sale proiecte maritime, Casa de Valois se mulțumește, în secolele al XIV-lea și al XV-lea – asemenea lui Ludovic I de Anjou în expediția de cucerire a regatului său napolitan – cu un efort limitat în timp: caută în toate porturile sale, și până la Genova, nave disponibile și patroni în așteptarea unui angajament, le închiriază, le afretează. Tot astfel își recrutează și marinari pricepuți, care în restul timpului trăiesc din altceva decât din serviciul în solda regelui. Atâta vreme cât regele Franței nu are adevărate ambiții maritime și cât nevoile sale se rezumă la o flotă de război, necesară la răstimp de zece–douăzeci de ani pentru vreo campanie de câteva luni, investițiile regale nu mai revigorează activitatea de armare a navelor.

La mijlocul secolului al XV-lea, un om încearcă să schimbe lucrurile. Este vorba de Jacques Coeur, mai interesat decât majoritatea compatrioților lui – și decât regii Franței – de problemele mării și dornic să elibereze comerțul francez de intermediarul italian, care se impunea de trei secole pe rutele Levantului. Vrând să „dea strălucire navigației franceze“, Jacques Coeur creează în anii 1440 o întreagă infrastructură portuară și navală. Face din Montpellier punctul nodal al afacerilor lui maritime și amenajează în acest scop accesele portului spre largul mării. Reînsuflețește Aigues-Mortes. Integrează în planul său portul Marsilia, izolat până atunci ca fiind străin de regat. Comandă vase noi tuturor șantierelor navale ale Franței mediteraneene – la Agde, ca și la Collioure –, ceea ce nu-l împiedică nici să cumpere, nici să închirieze nave deja disponibile.

La Collioure avea să construiască în 1446, cu capitaluri atât proprii cât și ale asociaților din Perpignan, puternica galeră *Santa Maria e Sant Jacme*, de vreo 400 de tone, pe care o încredințează unui patron catalan, destinând-o însă traficului francez între Mediterana și Marea Nordului. Chiar dacă se rezumă la rutele tradiționale ale comerțului italian – genovezii și venețienii fac de aproape două secole legătura între Italia și Flandra ori Anglia – și chiar dacă rămâne indiferent față de noile ocazii avantajoase oferite de Atlantic, Jacques Coeur vede în schimb, încă de pe atunci, că viitorul unei țări depinde în mare măsură de navele de mare tonaj.

Astfel începe constituirea de către Jacques Coeur a ceea ce, un an mai târziu, va fi flota comercială pentru navigația în larg. Cu cele patru „galere ale Franței“ – *Notre-Dame-Sainte-Madeleine* (poate o fostă galeră din Rodos),

Notre-Dame-Saint-Jacques, *Notre-Dame-Saint-Michel*, și *Notre-Dame-Saint-Denis*, patru nave cu câte trei catarge, de două până la trei sute de tone, încredințate unor căpitani francezi – suprintendentul finanțelor din timpul lui Carol VII hotărăște să preia conducerea comerțului regatului cu porturile italiene, cu Maghrebul, cu Spania și cu Anglia. În fapt, din șaiszeci de călătorii efectuate înainte de dezmembrarea imperiului economic, prea rapid creat de Jacques Coeur, jumătate reprezintă legături cu Orientul și doar șapte trec dincolo de Gibraltar spre a lua drumul către nord. Suprintendentul finanțelor vrea să-i înlocuiască pe italieni ori, cel puțin, să se lipsească de ei. Nu se gândește să exploreze noi piețe.

Tocmai la asta, dimpotrivă, se gândește Henric Navigatorul. Cel de-al patrulea fiu al regelui João I, fratele regelui Duarte, urmărește la început progresul cunoștințelor privind Atlanticul și Africa. Folosind informațiile astronomilor și geografilor, cerând rapoarte de misiune, precizându-și deciziile privitoare la luarea în stăpânire portugheză a pământurilor nou descoperite, organizând monopolul navigației portugheze, infantele nu e totuși străin nici de problemele financiare. Știe că armarea navelor nu se mai poate lipsi de finanțarea princiară, cu alte cuvinte de banul public. Și devine un financiar, dacă nu chiar un negustor. Condițiile pe care i le pune venețianului Ca da Mosto sunt revelatoare pentru o anume stare de spirit: descoperirea costă, ea trebuie să producă.

Regele Portugaliei – în fapt, infantele – îi susține bucuros pe cei ce proiectează călătorii în insule. Dacă navigatorul e proprietarul navei sale, va ceda la întoarcere un sfert din valoarea încărcăturii. Dacă nava e armată pe seama infantelui, navigatorul și negustorii săi vor trebui, la întoarcere, să cedeze jumătate. În primul caz, Henric nu-și asumă nici un risc, decât poate acela de a pierde banii investiți eventual sub formă de subvenții. În al doilea caz, își asumă toate riscurile. Acestea sunt condițiile în care vor călători, de-a lungul celei de-a doua jumătăți a secolului al XV-lea, caravelele care se îndreaptă spre sud în speranța de a găsi într-o bună zi „trecerea” spre India și care, datorită neîncetărilor căutări, vor crea Portugaliei imperiul colonial.

Statul ajunge, deci, să controleze aventura. Cu Henric Navigatorul se ating limitele investițiilor publice: infantele înglobează în regatul său acea Africă a cărei descoperire a finanțat-o în mare parte. João II și Manuel I aveau să facă, în mod explicit, din exploatarea pământurilor nou descoperite o afacere de stat. Vor percepe beneficii din toate operațiunile comerciale și, în plus, vor asigura monopolul asupra unei arii geografice: coasta Africii de la sud de Capul Bojador. Regii Catolici nu vor proceda diferit cu Columb și Magellan.

Sunt create în acest scop anumite organisme publice. În Portugalia e vorba mai întâi de *Casa da Guiné*, cu sediul la Lagos în Algarve, apoi de *Casa*

de Guiné e Mina care conduce, de la Lisabona, exploatarea acelei regiuni esențiale de aici înainte pentru domeniile Coroanei – Africa. După călătoria lui Vasco da Gama, este creată *Casa de India*. Regii Catolici nu rămân mai prejos, cu *Casa de contratación*, creată în 1493 pentru administrarea insulelor recent descoperite la vest, grație cauționării politice și financiare acordate proiectului lui Cristofor Columb.

Au trecut vremurile în care oamenii de afaceri din Genova, din Veneția ori din Florența puteau să controleze singuri și explorarea, și exploatarea. Călătoria de cursă lungă și incertă nu mai e la îndemâna finanțării private. Armatorii din Rouen, din Londra sau din Barcelona – în așteptarea celor din Sevilla – vor continua să finanțeze „marea aventură”, adică traficul pe rutele maritime deja explorate. De-aci înainte statul e cel care finanțează, garantează și profită. Iar necunoscutul aparține principilor.

PARTEA A PATRA

Descoperirea lumii

Căile aurului

Inima Africii e lumea caravanelor care se văd sosind în Maghreb sau pe malurile Nilului, dar despre care nimeni nu știe bine în Europa de unde aduc prețioasele lor poveri. De când, pe vremea dinastiei Severilor, oamenii asistau la apariția pe drumurile africane a dromaderului venit din Etiopia și îndeosebi din Arabia, animalul își dovedise însușirile. Purtase în secolul al III-lea armatele Tripolitaniei romane, precum și mărfurile întregului trafic berber între Maghreb și ținuturile Nigerului în timpul vandalilor. În secolul al XIV-lea, călătorul marocan ibn-Batuta își pregătește expediția spre Sudan cumpărând la Sijilmasa cămile pe care le îndoapă cu furaje timp de patru luni. Călătoria cere o îndelungată răbdare: fără cămile îngrășate n-o pornești la drum pe căi unde nisipul e cu mult mai întins decât pășunile.

CĂILE SUDANULUI

Între Maghreb și Niger, se pot alege, încă din Antichitate, cel puțin cinci căi. În centru, un drum trece prin Air, altul prin Hoggar și un al treilea prin Adrar des Iforas. La vest, două drumuri străbat Mauritania, unul prin interior, celălalt urmând la destulă depărtare litoralul atlantic. Lăsând, practic, deoparte deșerturile inospitaliere din Sudan, Tibesti și Ténéré, o arie de răspândire berberă se configurează într-o Sahară în care însoțitorii de cămile au identificat și catalogat curând sursele de apă, rarele pășuni și drumurile cât de cât solide pentru trecerea animalelor cu încărcături grele.

Cu încărcături de câte o sută de kilograme în spinarea fiecărui animal – marfă sau alimente și apă pentru oameni –, dromaderul nu-i o corabie a deșertului decât dacă se constituie caravane. Către sfârșitul Evului Mediu, caravana din Tombuctu la Tunis avea să numere de regulă șapte sute de animale. Cea de la Cairo ar fi atins, în secolul al XIV-lea, până la douăsprezece mii de dromaderi. Asemenea cifre vădesc absoluta necesitate a respectării stricte a drumurilor cunoscute, acestea fiind de fapt aliniamentele unor surse de apă;

ajuns la fântână, dromaderul bea până la o sută de litri de apă. Drumurile sunt aşadar frecventate, iar în afara lor nu e nimeni. Ibn-Batuta avea să afle, în 1352, ce înseamnă să încerci a ieşi din caravană: unul dintre tovarăşii săi murea în deşert pentru că se îndepărtase de ea în Djouf. Nu-i va mai trece prin cap s-o ia înaintea caravanei spre a fi primul care profită de vreo biată păşune.

Chiar şi pentru cel deprins cu caravana drumul e greu. Accesul spre Walata, aşa cum îl relatează ibn-Batuta în urma călătoriei lui africane, e edificator. Aici există obiceiul ca, traversând ținutul Massufa, să-ți iei un mesager, un „taksif“, a cărui menire e să pornească în marş forţat înaintea caravanei până la Walata (sau Oualata). În felul acesta este pregătită găzduirea călătorilor şi, mai ales, trimiterea în întâmpinarea lor – până la patru zile de mers – a purtătorilor de burdufuri însărcinaţi să-i aprovizioneze pe cei ce au încă de străbătut partea cea mai rea a deşertului şi sunt, fireşte, la capătul proviziilor de apă. Dar taksiful, spune ibn-Batuta, nu-i decât o pavăză fragilă împotriva morţii.

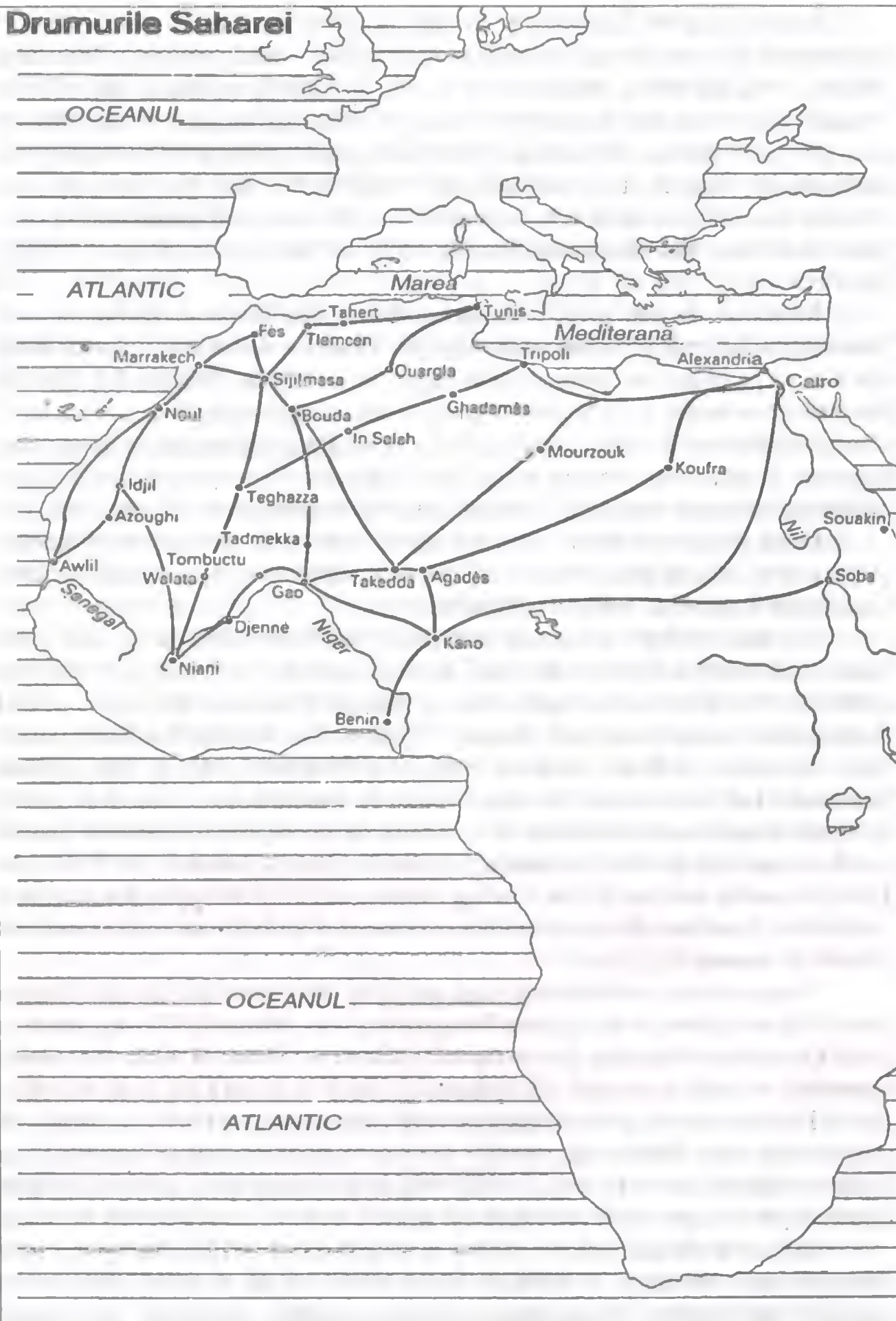
Se întâmplă ca taksiful să piară în deşert. În cazul acesta, locuitorii din Walata nu ştiu nimic de caravană, care pierе în întregime ori în parte.

Vin la rând arabii. La sfârşitul secolului al VII-lea stăpânesc Maghrebul. Controlează traficul cu Africa neagră şi cu Ghana în al VIII-lea, cu Gao, în al XI-lea, cu Tombuctu şi Djenné în veacul al XII-lea. Itinerarele aurului de-a curmezişul spaţiului african se conturează din nou.

La vest, două drumuri paralele îşi fac concurenţă, ambele unind regiunea Senegalului Inferior şi a Nigerului Superior – incluzând una dintre cele două zone aurifere ale Sudanului, Bambuk – cu marele centru de caravane din Sijilmasa, oraş întemeiat la mijlocul secolului al VIII-lea la hotarul Atlasului Mijlociu cu deşertul. Unul însoţeşte mai mult sau mai puţin litoralul, celălalt trece prin Idjil şi Azougui; ambele converg la nord de Senegal, la Awlil. La nord, traficul pe distanţe mijlocii, cu itinerare mai diversificate, preia spre vest şi spre nord ştafeta caravelor venite din Sudan: se trece Atlasul Mijlociu spre a ajunge la Fès sau la Marrakech, se urmează valea râului Moulouya spre Tlemcen şi Tahert. Acest drum deschide marele destin al porturilor atlantice ale viitorului Maroc.

Un nou centru comercial zdruncină într-o oarecare măsură, în secolul al XI-lea, monopolul Sijilmasei: mai spre sud, foarte aproape de coastă, Noul-Lamta face mai bine legătura dintre cămilă şi navă. Înfiinţat şi dezvoltat de un trib de crescători de animale, Sanhaga, târgul de la Noul-Lamta pune mai lesne aurul Sudanului la îndemâna căilor litorale, ba chiar a navigaţiei europene. E deopotrivă drumul fildeşului pe care-l vor prelucra în Europa artizanii Siciliei şi ai Andaluziei, tocmai în vremea în care dispăre artizanatul bizantin, îndelung aprovizionat de către cabotajul din Oceanul Indian şi din Marea Roşie.

Drumurile Saharei



În centru, prin Teghazza și Bouda, în inima Touatului, două drumuri traversează Sahara și leagă între ele Walata și Gao – adică ținuturile Nigerului Mijlociu – cu Sijilmasa, precum și cu Mzab, cu marele centru de negoț de la Ouargla și cu hinterlandul tunisian, apoi cu Gabes, Kairouan și Tunis. Într-un sens sunt căile aurului, ale sclavilor, fildeşului, gumei, piperului; în celălalt sens sunt cele ale sării, fierului, cuprului, ale stofelor. Ele sunt preferate datorită dorinței însoțitorilor de cămile berberi de a evita controlul destul de împovărat stabilit pe drumurile occidentale de tribul Sanhaga și de cumetrii lor, Almoravizii.

În sfârșit, la est, prin Tadmekka, Adrar des Iforas și In Salah, prin Takedda, Mourzouk și Tezzan, prin Agades, Tibesti și Kufra, trei drumuri merg din Kukya pe Niger în Cirenaica și în Egipt. Să adăugăm un drum meridional, cel care traversează Africa dintr-o parte în alta și care, atingând la nord lacul Ciad și străbătând Darfurul, ajunge în Egipt întâlnind de regulă la Soba Nilul Superior, la confluența Nilului Alb cu Nilul Albastru. El se încrucișează la Kano cu drumul ce leagă Agades și Takedda cu zona Beninului, pe Nigerul Inferior.

După itinerar și destinație, cu o medie zilnică de treizeci de kilometri, țara aurului este la șase ori la douăsprezece săptămâni de porturile în care Occidentul întâlnește traficul caravanelor.

Această întâlnire cunoaște însă și eclipse. Războaiele se țin lanț între regatele africane și întrerup din când în când traficul. Conflictele și rivalitățile dintre Islamul Oriental al orașului Cairo și Islamul Occidental al Córdoba aduc și ele nu mai puține perturbări, din care Occidentul nu înțelege totdeauna mare lucru. În secolul al X-lea, intrarea în scenă a Fatimizilor cairoți, apoi invazia hilalienilor tulbură și uneori întrerup drumurile orientale. În tot cursul secolului al XI-lea, expansiunea Almoravizilor, care se produce cu arma în mână, instaurază nesiguranță pe rutele apusene. Instalarea normanzilor în Sicilia și în sudul Italiei, în același secol al XI-lea, distruge fragilul echilibru al legăturilor maritime și costiere. Lovitura de stat mamelucă, în secolul al XIII-lea, compromite la rândul ei drumul Egiptului.

Toate acestea lasă să se înțeleagă prețul pe care-l acordă călătorii relativei securități ce domnește pe drumurile apusene, din secolul al VIII-lea până în al XIV-lea, datorită celor două imperii succesive, Ghana și Mali. Dar harta securității variază neîncetat, iar opțiunea de care se bucură un drum sau altul ține cel mai adesea de ideea pe care și-o fac oamenii despre riscul ce-i pândește pe celelalte rute. Deplasarea multor caravane către drumurile centrale – cu toate variantele lor – în secolul al XIV-lea nu e altceva decât efectul jafurilor la care se dedau, pe rutele cele mai apropiate de Apus, unele triburi berbere.

Să notăm că mai există o țară a aurului în estul Africii. Europeanii abia dacă bănuiesc existența ei, până ce Vasco da Gama nu deschide calea pe la sud. Dar încă din Evul Mediu, mai este o cale a aurului – maritimă – întreținută

de navigația arabo-africană cu porturile vecine de pe Zambezi, mai întâi cu Sufala, apoi cu Kueliman. Praful de aur vine din Zimbabwe, de la sud de tropicul Capricornului. Acest trafic al aurului este atestat încă din Evul Mediu de observatorii arabi – Idrisi, Ibn Said, Qazwini – așa cum e atestat și de către portughezi în secolul al XVI-lea, de Barros sau Pedro Vaz Soares.

În visurile pe care i le întreține aurul Sudanului, Europa va trebui deci lungă vreme să se împace cu intermediarul arab. Filosoful Ramón Lull din Mallorca n-are decât să fantazeze, către 1285, în romanul său *Blanquerna*, despre țările strănii ce se întind la sud de Sahara, cu negrii lor „idolatri” – în fapt, Islamul e pe cale de a învinge animismul – și caravanele lor cu sare; toată lumea știe că Lull, la curent cu literaturile ebraică și arabă, nu face decât să reproducă ce a citit în povestirile arabe.

CARAVANELE LUI IBN-BATUTA

La acest sfârșit de secol al XIII-lea, arabii nu mai ignoră realitățile continentului african. Prin cartea scrisă sub formă de memorii, *Rihla*, pe care a inspirat-o și, mai mult sau mai puțin, a dictat-o târziu, după ce s-a retras la Granada, aflăm despre călătoriile unui jurist din Tanger, om bogat și fin erudit, care ia în 1325 drumul Meccăi spre a se ruga, spre a-și completa bagajul juridic și – de ce nu? – pentru a mai vedea lumea. Ibn-Batuta nu are realismul neguțatorului. Nu e, ca Marco Polo, amator de cifre, adevărate sau false. Rezultatul este că, treizeci de ani mai târziu, relatarea pe care o face despre călătoria lui e tot atât de confuză în privința cronologiei, ca și a itinerarului. Amintirile sunt exacte, nu și ordinea lor. Geograf fără voie, ibn-Batuta n-are nimic dintr-un istoric. Nu ezită în fața unei digresiuni inutile. Țelul lui nu e să se ducă și să se întoarcă, ci să descopere. De-a lungul periplurilor sale își sporește însemnările în care pitorescul lasă adesea loc utilului. La Teghazza apa e sălcie și sunt muște. În deșertul dintre Tasarahla și Walata nu există drum. Totul e un deșert de pietre. Trei șube și două perechi de izmene, dintre care una dublată, nu constituie un lux când ai de înfruntat iarna rusească.

Așadar, spre Orient își trăiește ibn-Batuta prima sa aventură. Vede Mecca, traversează Marea Roșie, străbate un deșert, revine în Arabia, ajunge în Yemen, se avântă până la Aden. O nouă călătorie pe ape de cincisprezece zile îl readuce în Africa tropicală. Face un sejur la Mogadiscio, admirându-i bogăția în cămile, apoi în insula Mombasa. Ajuns în fine la Kilwa, la o latitudine apropiată de cea a Madagascarului, hotărăște să reia drumul spre nord. Iată-l din nou în Arabia, apoi în Egipt. Este la Cairo pentru a treia oară în 1348, face o nouă excursie în Siria, apoi un ultim pelerinaj la Mecca și Medina. Reîntors la Crior, se imbarcă, în aprilie 1349, pe o navă tunisiană. De la Tunis, un catalan îl transportă în Sardinia. Revine în Maghreb, ajunge la Tlemcen și se întoarce



în fine la vatră pe drumul continental. La 8 noiembrie 1349 este la Fès, unde-și salută, lingușindu-se, stăpânul, sultanul merinid Abu Inan.

Demnitatea sa mă făcu să o uit pe cea a sultanului Irakului, frumusețea lui – pe cea a regelui Indiei, aalesele-i maniere – pe cele ale regelui Yemenului, curajul său – pe cel al regelui turcilor, indulgența sa – pe cea a împăratului din Constantinopol, devoțiunea sa – pe cea a regelui Turkestanului, iar erudiția sa – pe cea a regelui Sumatrei.

Judecata pe care o rostește despre Maroc se vrea obiectivă: fructele sunt din abundență, apă e peste tot, prețul alimentelor rămâne rezonabil. Există unt, deci nu e cazul să gătești linte cu ulei de susan. Carnea de oaie este de trei ori mai ieftină decât în Egipt. Marocanul nu-i constrâns să amestece dovleacul fiert sau iarba-grasă în lapte prins, sau să dreagă cu laptele acru salata de muguri de migdal.

Notabil norocos și curtean abil, ibn-Batuta nădăjduiește să-și găsească tihna într-o funcție onorabilă. Pelerin la Mecca, și-a asigurat respectul tuturor. E loc în Maroc sau în Andaluzia pentru un jurist care a străbătut lumea. Dar Batuta trece de acum înainte drept expert în chestiunile Sudului. Așa se face că, în februarie 1352, sultanul Abu Inan îl trimite ambasador în Africa neagră. Suveranul vrea să ducă mai departe ambiția tatălui său, Abu el Hasan, și se străduiește să reconstituie, de la Fès la Gabes, un imperiu maghrebin. Abu el Hasan mersese până la a notifica, în 1337, celorlalți prinți africani, din Egipt până în Sudan, progresele acestei hegemonii marocane pe care încerca s-o consolideze ocupând, după Sijilmasa și Marrakech, cetățile Bejaia, Constantine, Annaba și, pentru un timp, Tunis. După ce s-a proclamat sultan în 1348, crezându-și tatăl mort la Tunis, Abu Inan ia noi inițiative atunci când, în 1351, moartea lui Abu el Hasan îi lasă într-adevăr cale liberă. Misiunea lui ibn-Batuta se înscrie în această voință de expansiune politică.

Pelerin sau diplomat, ibn-Batuta rămâne un curios nesățios și un călător îndrăzneț. La cincizeci de ani, se lansează într-o explorare a Saharei care ar fi făcut pe mulți tineri să dea înapoi; suntem însă îndreptățiți să credem că aceasta nu-l ducea cu adevărat pe tărâmurile necunoscute. Călător – da. Descoperitor – nu. Meritul lui Batuta – ca și al lui Marco Polo – este acela de a fi adunat, străbătând lumea, materialul pentru o carte.

Luându-și la Fès rămas-bun de la stăpânul său Abu Inan, pe care l-a însoțit încă de la Marrakech, ibn-Batuta pornește spre Sudan, peste Atlasul Mijlociu, pe drumul caravanelor aurului, sării, sclavilor. Drumul se deschide la porțile Tafilaletului, în marele târg din Sijilmasa, binecunoscut negustorilor occidentali care vin aici în întâmpinarea negustorilor africani. E „un oraș frumos, unde curmalele sunt bune și din abundență“. Solul sultanului părăsește Sijilmasa către 20 februarie 1352.

Douăzeci și cinci de zile de deșert, drept spre sud, de-a latul Tafilaletului și ergului Iguidi – și iată-l, la mijlocul lui martie, la Teghazza (azi Thraza), cetatea sării. Sarea este aici atât monedă, cât și material de construcție; arheologii vremii noastre vor regăsi vestigiile acelor moschei și case construite din „piatră de sare“, ce aveau să-l uimească pe un ibn-Batuta, observator însă și al intensului trafic legat de exploatarea zăcămintelor. Sudanul duce lipsă de sare, sarea marină de la Awlit îi parvine cu greu, înlocuitorii obținuți mai mult sau mai puțin din potasiu nu dau satisfacție clientelei, iar sarea de la Teghazza este plătită cu pulbere de aur. Oraș al sării, Teghazza este și un oraș al aurului.

Deșertul ce urmează e mai rău ca precedentul: el înseamnă în mod normal zece zile de mers fără nici o sursă de apă. Este pustiul Djouf. Din fericire tocmai a plouat când ibn-Batuta îl străbate și mai sunt de găsit câteva băltoace de apă dulce. Dar pustiul e crud: te depărtezi de drum, riști să mori.

Zece zile de deșert – și iată-i pe călători la sursa de apă de la Tasarahla, în inima ergului Atouila. Se repară burdufurile, se umplu. Tasarahla e o simplă tabără, dar oamenii, caii și cămilele se odihnesc aici trei zile. Nu suntem încă decât în mijlocul Djoufului. Spre sud, căldura crește. Pentru a le feri de soare, burdufurile sunt învelite cu bucăți de covoare vechi. Se pleacă mai departe, prin arșiță, spre Walata. E luat un taksif pentru a mai face rost de câteva noi burdufuri cu apă dulce la două treimi din drum. Pentru această treabă e aleasă o călăuză de nădejde, un bărbat „care a mai fost acolo și s-a întors de mai multe ori și care e înzestrat cu un cap foarte inteligent“. Căci, ori înțelegi deșertul, ori mori.

Călăuza costă o sută de monede de aur, dar în seara celei de-a șaptea zile, ibn-Batuta vede luminile unei tabere: sunt cărătorii de apă trimiși de la Walata de către taksif. Batuta nu regretă cele o sută de monede de aur.

Căldura crește continuu. Se merge noaptea, se doarme ziua. Și sunt șerpi.

Iată caravana la Walata. Întemeiat în 1224, ca ultimă cetate a regatului Mali înainte de deșert, orașul e pe unul din sensuri ceea ce Sijilmasa e pe celălalt: locul de joncțiune al traficului transsaharian cu comerțul local. După deșert, savana arsă de soare e parcă paradisul. Ibn-Batuta rămâne șapte săptămâni la Walata, de la mijlocul lui aprilie până la începutul lui iunie, în ciuda unei primiri dezamăgitoare pentru cel care încă n-a înțeles că țara e cumplit de săracă. „Marea cină a ospitalității“ oferită călătorului se compune din mei pisat amestecat cu lapte prins, servit într-o „jumătate de dovleac în chip de strachină mare“. În ochii burghezului din Tanger, tigva și modestul festin sunt semne ale unei grave lipse de maniere. Are convingerea că e disprețuit. Îi vor trebui câteva zile spre a afla totuși o oarecare plăcere în apa rece, în curmale, în pepeni și în carnea de oaie.

Atunci am regretat că m-am dus în țara negrilor, din pricina proastei lor educații și a lipsei de considerație față de oamenii albi.

Se împacă greu cu moravuri ce par străine de prescripțiile Profetului. Femeile se bucură la Walata de o libertate care-l șochează și de drepturi care-l tulbură. Nu numai că moștenirile se transmit prin femei, ceea ce ibn-Batuta n-a văzut nicăieri în afară de coasta Malabarului, dar ele nu poartă vâl și stau de vorbă cu bărbații. Bărbatului nu-i pasă dacă, revenit acasă, își găsește femeia singură cu un alt bărbat, ba chiar cu un străin – ceea ce îl lasă perplex pe fostul pelerin la Mecca. Le socotește pe femei a fi „lipsite de pudoare“, iar pe bărbați „molâi“. Pe scurt, la disprețul negrilor răspunde cu propriul dispreț.

Dar ce-a fost mai greu a trecut. Urmează pădurea. Baobabii dau umbră. Drumurile sunt vizibile. Se găsește apă de ploaie în scorburile copacilor. Caravana nu mai e obligatorie: ibn-Batuta o pornește la drum cu trei însoțitori. În zece zile ajunge la Zagari (azi Diagheri sau Dia), în ținutul peul. Zagari e un oraș comercial, frecventat de vânzătorii ambulanți sudanezi și în care își au reședința negustori străini, „oameni albi ce aparțin sectei schismaticilor sau ereticilor ibadhiți, numiți aici saganaghoul“.

Ibn-Batuta nu rămâne mult timp la Zagari. În câteva zile îl găsim la Karsaha, pe malul drept al Nigerului, pe care, firește, îl ia drept Nilul. Vederea unui crocodil „care seamănă cu o mică barcă“ îi întărește această confuzie. Spre est, Nigerul ar permite să se ajungă la Tombuctu și la Gao. Dar marocanul are de îndeplinit o misiune diplomatică. Urmează cursul Nigerului spre vest, traversează în pirogă Sansarahul (fără îndoială Sankaraniul, la sud-vest de Bamako) și ajunge în fine la ținta expediției sale: „Mali“, capitala Sudanului (azi satul Niani), pe Sankarani. Sosește acolo pe 28 iulie 1352. Călătoria a durat patru luni.

Pentru a pătrunde în acest oraș, al cărui nume se confundă cu al regatului – având atunci cea mai mare întindere a sa –, trebuie o autorizație. Bine informat, ibn-Batuta a scris „comunității oamenilor albi“. Aceasta i-a procurat autorizația și o casă. Șeful comunității e un jurist. Totul îi determină să se înțeleagă, călătorul fiind de îndată admis pe lângă intelectualii orașului și, mai ales, pe lângă judecător, care e un negru, fost pelerin la Mecca, un om de bine care știe cu cine are de-a face și-i oferă confratelui său din Tanger, drept dar al ospitalității, o vacă.

De-a lungul călătoriei sale, ibn-Batuta n-a încetat și nu va înceta să-i întâlnească pe cei pe care-i califică pur și simplu drept oameni albi. La Walata, la Zagari, la Niani aceștia sunt în majoritate negustori arabi sau berberi. Există deja o veche tradiție a acestor imigrări temporare sau definitive prin care se aclimatizează pe malurile Nigerului tot soiul de maghrebini. Regele Mansa Suleiman a avut însă aici contribuția lui, favorizând, grație relațiilor diplomatice și unor gesturi de prietenie, venirea în Mali a unor savanți și jurisconsulți ce constituie la Niani o veritabilă comunitate de rit malekit.

Ibn-Batuta ajunge la Niani în momentul în care Imperiul Mali e la apogeu. Regele Mansa Kanko Moussa (1312–1332) nu și-a extins oare autoritatea asupra orașului Gao, n-a construit la Tombuctu o moschee care stârnește admirația

tuturor călătorilor, n-a sporit oare numărul misiunilor diplomatice spre a face cunoscut Maghrebului că e stăpânul de necontestat al Sudanului? N-a făcut el din pelerinajul la Mecca o paradă a bogăției sale, aducând ostentativ cu sine până la Cairo – pentru a menține în călătorie modul de viață de la curte – aproximativ două tone de aur în lingouri? Este epoca în care catalanul Angelino Dulcert îl semnalează în harta sa pe „regele Maliului“. Câtiva ani mai târziu, Abraham Cresques va menționa pe harta pe care o desenează pentru Carol V: „Cetatea Mali“. Niani e pe drept cuvânt unul dintre polii vieții politice și ai civilizației africane. În relațiile încheiate de ibn-Batuta, după ce le va fi țesut cu meticulozitate, vedem așadar un întreg du-te-vino al unor bărbați, dublat de o intensă corespondență. Este suficient ca orice străin să-și anunțe doar sosirea, pentru a fi primit și a se simți ca acasă.

Șeful albilor din Niani, Muhammad ibn el Fakih al Gazuli, e soțul unei verișoare a regelui Mansa Suleiman, tocmai cel căruia ibn-Batuta trebuie să-i încredințeze mesajul stăpânului său, Abu Inan. Misiunea va fi totuși îndeplinită cu întârziere din cauza unei mâncări care a provocat moartea rapidă a unuia dintre călători și care-l va ține timp de două luni bolnav pe ibn-Batuta, salvat în ultimul moment grație unui „leac de evacuare“.

Odată vindecat, iată-l făcând față unui protocol care se vădește a fi total diferit de ceea ce spera trimisul stăpânului Maghrebului. Moartea lui Abu el Hasan, despre care se află în curând la Niani, prilejuiește un „banchet de condoleanțe“, în cursul căruia ibn-Batuta e în sfârșit prezentat sultanului Mansa Suleiman. Dar întrevederea se limitează la o pioasă invocare:

- Să-i mulțumim lui Dumnezeu!
- Să-l lăudăm pe Dumnezeu și să-l slăvim în toate împrejurările!

Totul se oprește aici. Ibn-Batuta se retrage și așteaptă acasă darurile de ospitalitate pe care le impune uzanța. Darul sosește. Solul de la Fès se aștepta la vreo îmbrăcăminte de preț și la aur. Când colo i se aduc trei pâini rotunde, o bucată de carne de vită friptă și un burduf cu lapte prins. Faptul că a venit în țara aurului și a fost întâmpinat cu asemenea ospitalitate îl uluiește pe ibn-Batuta.

Vor trebui să treacă două luni până ce va fi înlăturat echișocul. Neîndoielnic, interpreții n-au fost la înălțimea situației. Pe scurt, Mansa Suleiman n-a acordat practic atenție prezenței acestui trimis special al sultanului marocan. Când lucrurile vor fi clarificate, regele Maliului va jura chiar că nu l-a văzut niciodată pe nobilul străin, care va fi în sinea lui oarecum umilit.

Eroarea e în cele din urmă reparată. Ibn-Batuta primește puțin aur și o casă. Ceea ce nu-l va împiedica totuși să afirme, în povestirea sa, că stăpânul Sudanului e un zgârcit.

În momentul bilanțului, călătorul va trece în beneficiul negrilor simțul justiției, capacitatea de a asigura securitatea publică, profunda lor onestitate, curățenia corporală, respectul riguros al regulilor coranice în privința rugăciunii. Ca aspecte negative, va nota impudoarea femeilor care-și arată nu doar fața, dar și sânii, ciudata manifestare a respectului prin aspersiunea cenușii și consumul de cărnuri impure, precum cea de câine, de măgar și de cadavre.

Ibn-Batuta socotește că a venit în fine vremea să plece, chiar dacă nu să se întoarcă acasă. La 27 februarie 1353, părăsește Niani spre a mai descoperi și alte ținuturi. Calul fiind prea costisitor, cumpără un dromader care avea să moară pe drum și pe care, potrivit obiceiului lor, indigenii îl vor mânca. Urmând Valea Nigerului pe malul stâng, ajunge în august la Tombuctu, și de acolo se îmbarcă pe o pirogă. Așa ajunge la Gao, unde își acordă o lună de odihnă înainte de a traversa deșertul. Gao încă nu e capitala Imperiului songhai care avea să succeadă un secol mai târziu celui al Maliului. Dar este deja, împreună cu Djenne, unul dintre marile porturi de pe Niger și una dintre marile piețe ale Africii Centrale.

De data aceasta, trebuie să se alăture din nou unei caravane. Găsește una care-i convine, alcătuită din tripolitani care se întorc la Ghadames. Încalcă pe o cămilă-mascul, iar bagajele sunt încărcate pe spinarea unei cămile-femelă. Aceasta murind încă din prima etapă, întreaga caravană își oferă serviciile, fiecare preluând o parte din povară.

Apoi, ibn-Batuta pătrunde din ce în ce mai mult în interiorul continentului. Nu solia e cea care-l conduce, ci dorința lui de a vedea. Coborând pe valea Nigerului, e posibil să fi crezut că se apropie de mare. La Gao abandonează fluviul și merge spre est, de-a latul ținutului Haoussa. Aici îi întâlnește pe nomazii bardamah care fac poliția deșertului. Este încântat de femeile lor.

Sunt cele mai chipeșe din lume, au figurile cele mai frumoase. Sunt de un alb pur și au burtă. N-am văzut în nici o țară din univers femei așa de grase ca astea.

În septembrie, ibn-Batuta e aproape de Agades, la Takedda (azi Azelik, la est de salinele din Teguidda). E un oraș construit din cărămidă roșie, populat de negustori, de sclavi și de scorpioni. Vizitează mina de cupru, e cât pe ce să cumpere „o sclavă instruită”. E încă epoca în care sclavul înseamnă adesea în familia notabilului negru, care are mulți copii, un fel de fiu supranumerar, așa încât, spre a-l desemna pe fiul autentic, se precizează că este „fiu din pânțece”. Sclavul se bucură de drepturi. Câte unul bogat posedă chiar, la rândul-i, proprii sclavi. Sclavul instruit e un membru firesc al unei familii aristocratice. A-l ceda nu e un lucru de mirare, de vreme ce chiar măritișul fetelor reprezintă o tranzacție ca oricare alta. Afacerea se încheie când se ajunge la o înțelegere asupra prețului.

Călătoria pare să nu aibă sfârșit. N-a rămas oare ibn-Batuta un sfert de veac în Orient? E limpede că nu prea îi pasă ce se petrece în absența lui în Maghreb. Maghrebul însă își amintește deodată de el. Îi parvine un mesaj al sultanului Abu Inan, care-i ordonă să se întoarcă. Să reținem că stăpânul a știut foarte bine unde să-l găsească în inima Saharei. Așa se face că, la 12 septembrie 1353, ibn-Batuta se alătură unei mari caravane de negustori în care remarcă prezența unui jurist din Takedda și, totodată, pe aceea a șase sute de „fete sclave“, promise evident unui destin mai puțin blând decât cel al sclavului instruit.

De astă dată drumul trece prin munți și se iau provizii pentru șaptezeci de nopți. Se străbate podișul muntos Aïr până la sursa de apă feruginoasă de la In-Azaoua, e lăsat în dreapta drumul Egiptului și se pornește spre nord pe drumul Hoggarului. Acolo face ibn-Batuta cunoștință cu tuaregii.

E un trib de berberi ce poartă un văl pe figuri. Nu este de spus mult de bine despre ei. Sunt niște oameni fără căpătâi.

Șansa călătorilor e că se aflau în luna Ramadanului, în care jaful e interzis. Hoții nu adună nici măcar obiectele găsite. Se poate trece în liniște.

Hoggarul este inospitalier. „Puține plante, multă piatră, iar drumul e greu.“ Fără să-și mai facă timp pentru a observa oameni și lucruri, ibn-Batuta urmează caravana care grăbește mersul. Traversează Mouiditul, străbat deșertul Tidikelt, ajung până la Touat, unde oaza Bouda (la nord-vest de Adrar) le oferă un festin de curmale proaste și de lăcuste. Câteva zile de repaos – și iată-l pe marocan cu o altă caravană care, lăsând la dreapta Marele Erg Occidental, parcurge ultimul deșert, platoul pietros Guir. La sfârșitul lui decembrie, ajunge la Sijilmasa. În ianuarie 1354 se prosternează la Fès în fața stăpânului său, Abu Inan. Cei doi ani care urmează vor fi în parte ocupați cu scrierea *Darului făcut observatorilor*, în care își așterne amintirile, cele din Sahara și din Sudan fiind evident mai proaspete decât cele din India și din China.

Cu privire la aceste două peripluri se impun câteva remarci. Prima se referă la timpul care trece: acesta nu prea contează. Ibn-Batuta califică expediția sa spre sud o „destul de lungă călătorie“. Ea n-a durat totuși nici doi ani: foarte puțin pe lângă sfertul de secol pe care l-a petrecut în Orient. Cum s-ar spune, chiar fără a lua în calcul primejdiile, călătorul avea slabe șanse să revină în țara natală. Mulți au fost cei care au pornit la drum, nemaivând vreodată prilejul de a-și istorisi aventurile. Mai mult decât prin relatări atât de complete precum cele ale lui ibn-Batuta, ținuturile îndepărtate sunt cunoscute din frânturi și referiri pe care orice călător le datorează celor pe care-i întâlnește în cale sau în punctele de popas. Informația este bogată. Rareori e însă coerentă. Ceea ce explică valoarea inegală a datelor exprimate în cifre: unul a făcut douăzeci de zile, altul treizeci.

A doua remarcă privește mijloacele de existență ale călătorului. Deși însărcinat cu o misiune oficială, ibn-Batuta a pornit la drum fără resurse financiare. Ceea ce i-a dat sultanul putea acoperi, la nevoie, primele etape. Adevărul este că, la fiecare etapă, Batuta așteaptă totul, de la ospitalitate. I se dau – trebuie să i se dea – adăpost, hrană și bani. Numerarul luat cu sine nu asigură decât primele zile, primele animale de drum, primele alimente. Pe urmă, călătoria întreține călătoria. Negustorul Polo trăiește de pe urma comerțului său, notabilul ibn-Batuta – de pe urma demnității sale și a solidarității grupului social. În felul acesta, o călătorie continentală poate să fie rezolvată de un singur individ. Nu există investiție prealabilă. Pe mare lucrurile stau cu totul altfel, iar expedițiile care urmează presupun o concentrare de fonduri pe care, într-o vreme, o organizează companiile negustorești de la Genova și din alte orașe, în altă perioadă – suveranii care râvnesc la noi teritorii pentru o expansiune de anvergură, chiar pentru o colonizare în vederea exploatării.

Occidentul va ignora mult timp povestea și relatarea lui ibn-Batuta. Dar acesta n-a făcut în definitiv nimic altceva decât să umble pe drumuri frecventate, pe trasee adesea dificile, dar totdeauna știute. Lumea arabă cunoaște Africa. Din spusele negustorilor, Europa o întrevește. Creștinii frecventează piețele comerciale ale Africii de Nord și întâlnesc acolo negustori din Maghreb și din Africa neagră. Genovezi, marsiliezi și catalani află o sumedenie de lucruri la Sijilmasa, la Tunis, la Annaba sau la Tripoli. Cei ce se aventurează în interiorul continentului știu uneori mai mult decât spun. Dar, în harababura de amintiri reale și de „se zice că...“, în confuzia deliberată a relatării veridice și a fanfaronadei pe care o alimentează călătorii și pe care o agravează transmiterea orală a informației, cum s-ar putea descurca europeanul? În cele ce i se relatează, totul e contradictoriu. Nepotrivirea dintre zvonurile negustorilor și enciclopedismul heteroclit al compilerilor universitari nu e cea mai neînsemnată dintre contradicții.

Așadar, Europa își va căuta șansele altundeva. Un secol va trece între peregrinările fără riscuri ale lui ibn-Batuta și primele îndrăzneii pline de pericole ale călătorilor europeni pe drumurile Africii. Genovezul Antonio Malfante, din societatea Centurione, ajunge în 1447 în Touat și vine de acolo cu o mulțime de informații de care vor profita geografii și cartografii. Pe de altă parte, călătoria lui nu servește la nimic. Nu aduce aur. Drumul aurului se află mai la vest. Expediția lui nu va naște rivalități și va descuraja investițiile.

Caravanele aprovizionează Europa cu „grăunțele paradisului“, „piperul de Guineea“, adică cea mirodeneie infinit mai ieftină decât piperul, cuișoarele sau scorțișoara din India sau din insulele Moluca. E folosită deja în orașele italiene în secolul al XIII-lea. Procurarea acestui piper, evitând mijlocirea Maghrebului sau a Tripolitaniei, va fi una dintre motivațiile secundare ale

stabilirii, în secolul al XV-lea, a unei legături comerciale directe între Europa și regiunea producătoare, care este cu aproximație și cea a aurului. Piperul de Guineea e un produs cu valoare mică. Calea maritimă este mai avantajoasă decât cea a caravanelor.

Pe drumurile sahariene vom mai vedea încă unii aventurieri, precum florentinul Benedetto Dei, care se lăuda, fără a oferi cea mai mică dovadă, că a ajuns la Tombuctu în 1470 și că a văzut vânzându-se pe piața de acolo postav, serj și stofe reiate, asemănătoare celor ce se fabrică în Lombardia. Genovezii se mulțumesc de acum înainte cu locul lor tradițional pe piețele unde ajunge traficul lumii africane, la Tlemcen ca și la Malaga. Ei știu că adevăratul drum al Africii negre este acum pe ocean. Și pe ocean se decide istoria lumii.

SPERANȚE ÎN MAREA ROȘIE

Către est, Marea Roșie are în conștiința occidentalilor o dublă semnificație. E un drum încă neexplorat către India și China. Pare a fi, împreună cu Nilul, o cale spre acel misterios Părinte Ioan. Dar Nilul rămâne nesigur, izvorând în apropiere de Atlantic, dacă e să-l credem pe Pliniu, ori aproape de Oceanul Indian, dacă-l urmărim pe Ptolemeu, care e totuși egiptean. Arabii n-au simplificat cu nimic problema, afirmând că țâșnește din „Munții Lunii“. E ceea ce află cruciații și ceea ce repetă încă destui italieni în plin secol al XV-lea. Alții cred că Nilul descinde din Paradisul terestru, dar nu știu prea bine unde să situeze acest paradis. E ceea ce se va afla străbătând coasta atlantică. De multă vreme izvoarele Nilului sunt considerate a fi posibilul sălaș al Părintelui Ioan: cel puțin așa povestește în 1432 un napolitan întors din Orient și care-l confundă în viziunea lui miraculoasă pe Părintele Ioan cu Dumnezeu însuși.

Dac-ar dori, Părintele Ioan ar face ca râul să curgă în altă parte.

Afirmația capătă multă savoare când, în anii 1320, Regele regilor – Părintele Ioan al occidentalilor –, Amde Tsion, îl amenință, impasibil, pe sultan că va deturna cursul Nilului dacă bisericile copte distruse în Egipt în timpul unor recente persecuții nu vor fi cât mai repede restaurate.

Marea Roșie nu are atâtea mistere. De când europenii trimiși în China străbat Strâmtoarea Ormuz și porturile Indiei Occidentale, în timp ce chinezii își sporesc călătoriile spre malurile occidentale ale Oceanului Indian, se știe că Marea Roșie este – între Arabia și Egipt – supusă controlului arab și i se cunosc oarecum contururile. E cheia Oceanului Indian, deci a Africii Orientale. Ceea ce-i îngrijorează pe cei ce visează la o „trecere“ din est spre vest nu e

incertitudinea geografică. Este primejdia de a pătrunde adânc în pământ arab, departe de toleranța cu care lumea s-a obișnuit în porturile comerciale.

Se știe totuși puține lucruri despre țărâmul ce se întinde dincolo de coaste, despre această Etiopie pe care în 1339 Angelino Dulcert din Mallorca o plasează pe harta sa undeva la sud de Egipt. Ca și Nilul Superior, care multă vreme va continua să fie confundat cu Nigerul, Etiopia rămâne misterioasă. Se știe, cel puțin, că există, la sud de Egiptul mamelucilor, un pământ creștin din care cruciații și pelerinii cunosc o emanație – mănăstirea etiopiană a Ierusalimului. Dar „călugării negri” – adică cei africani, și nu călugării benedictini – din Ierusalim le fac cunoscut europenilor că nu au, cu țara lor natală, decât foarte rare legături și că drumul Etiopiei e din cele în care-ți riști viața. Călătorii care, în secolul al XIII-lea, folosesc căile maritime ale Oceanului Indian confirmă de altfel că au preferat relativa securitate a drumului terestru spre a face legătura dintre Ormuz și Mediterana. Occidentul este, paradoxal, mai familiar cu îndepărtatul golf arabo-persic decât cu apropiata Mare Roșie.

Repertoriul legendar al epocii romanice a plasat, în chip firesc, în această regiune a lumii o bună parte dintre făpturile sale monstruoase. Secolele următoare nu se eliberează decât cu greu de o atare viziune, care face din malurile africane vecinătatea incertă a unei zone ecuatoriale reputate ca inabordabilă pentru că e periculoasă. Ce relatează călătorii occidentali, un Marco Polo, un Jourdain Cathala de Séverac, nu-i decât ecoul, oarecum travestit, a ceea ce li s-a povestit despre Africa în porturile Persiei sau ale Indiei. Etiopia lui Marco Polo în anii 1295, cea a lui Cathala de Séverac către 1330, este ceea ce se spune despre ea în Ormuz.

Guillaume Adam către 1315 și, poate, Etienne Raymond către 1330 sunt primii care abordează Etiopia de aproape. Cei doi dominicani francezi s-au întâlnit, fiecare la rândul său, cu etiopieni – și nu numai cu arabi, precum Cathala – în porturile unui litoral african pe care l-au atins ocolind Islamul, în fața Adenului. Relatarea lor n-a prea avut ecou. Spusele lor sunt legate de proiectul unei noi cruciade, iar cruciada rămâne un simplu proiect când nu devine un pretext fiscal.

Toate acestea nu prea fac să avanseze descoperirea Etiopiei. Va trebui să intervină, la sfârșitul secolului al XIV-lea, dezamăgirea produsă de Asia pentru ca principii europeni să preia în Africa Orientală ștafeta negustorilor de mult convinși că nu există acolo nici aurul Sudanului, nici mirodeniile Indiei, nici mătăsurile Chinei, ci doar pierdere de timp și de bani. Se aude puțin vorbindu-se de pulberea de aur din Zimbabwe, pe care o evocă totuși observatorii arabi, dar cu care, evident, nu se laudă pe coastele Asiei arabii ce fac cabotaj în Oceanul Indian. Va trebui să vină Vasco da Gama pentru ca Europa să afle că aurul Africii nu se găsește doar în zona Nigerului.

ABORDĂRI ALE ETIOPIEI

Curiozitatea îndreptată spre Africa Orientală pare, deci, dezinteresată. E cazul unui principe straniu, slab politician, dar colecționar priceput: Jean de France, duce de Berry. Sub domnia nepotului său, Carol VI, ca și sub propria-i domnie în Languedoc, al treilea fiu al lui Ioan II cel Bun și al Bonnei de Luxemburg s-a dovedit inabil, risipitor, șovăielnic. Dar ducele de Berry manifestă curiozitate față de orice, pentru oameni ca și pentru arte, pentru ce se spune și pentru ce se arată. Amator de giuvaeruri ca și de rarități exotice, e fascinat de această țară de mistere și de „minuni“ care continuă să fie Etiopia, chiar într-o vreme în care Africa Occidentală vede înmulțindu-se acțiunile europene. Trimite o ambasadă compusă dintr-un francez, un spaniol și un napolitan. Ultimul va reapărea în Bizanț, însărcinat fiind de Regele regilor cu recrutarea de dulgheri navali pentru marina etiopiană. Ceilalți rămân dincolo de mare – vor muri acolo –, primii dintr-o lungă serie de călători în stare să ajungă la Părintele Ioan, dar nu să se și întoarcă de acolo. Întâlnirea fortuită a napolitanului cu un trimis al ducelui de Burgundia avea însă să aducă știrea că supușii Părintelui Ioan nu sunt nici albi, nici negri, ci „de culoare arămie“.

În aceeași perioadă, Veneția stabilește cu Etiopia legături ce se înscriu în mod firesc pe linia relațiilor tradiționale ale Serenissimei cu Egiptul. O solie etiopiană ajunge în orașul dogilor în iulie 1402. Aduce drept daruri leoparzi și parfumuri. Biblioteca din Florența păstrează un *Itinerar de la Veneția în India* care duce, nici mai mult nici mai puțin, decât, prin Rodos și Cipru, în „Indiile Africii“, mai precis la Aksum. După o călătorie în amonte pe Nil până la prima cataractă, drumul recomandat ajunge pe malul occidental al Mării Roșii, pe care-l părăsește la sud de Souakin pentru a străbate Eritrea și a pătrunde pe pământ abisinian. Intrarea în Etiopia e de altfel subliniată.

De la Cairo la Riffin [Quft], se ajunge în cincisprezece zile pe apa fluviului. Pe dreapta și pe stânga se pot vedea multe cetăți ale sarazinilor. De la Riffin la Aïdhab trebuie să mergi prin deșert timp de cincisprezece zile. E cazul să-ți iei provizii pentru tot drumul, pe care-l parcurgi pe cămilă. De la Aïdhab la Souakin drumul este de optsprezece zile printr-un ținut pustiu: de asemenea, trebuie luată mâncare. De la Souakin la Adam [Adoua], douăsprezece zile, tot prin deșert. De la Adam la Mont Marie [Debre Mariam], prin deșert, zece zile.

Să știi că ai ajuns în Etiopia. De la Mont Marie la Giangari [Gondar] drumul e de două zile. Se găsesc locuri de popas. Poți, la alegere, să mergi pe jos sau călare.

Sfârșitul itinerarului e semnificativ pentru niște relații care se cer continuate și intensificate: autorul pune la dispoziție „interpretări“ din latină în etiopiană și în indiană, un fel de mic lexic pentru uzul călătorului.

Alfons V de Aragon are alte ambiții. Încă bunicul său, João I, adusese în 1391 la curtea sa un franciscan ce se întorsese de la Părintele Ioan și pe care-l ascultase cu atenție. Alfons „Magnanimul“ aspiră la stăpânirea politică a Mediteranei Occidentale. Nu poate să nu se intereseze de orice apare, într-un fel, ca o prelungire a lumii mediteraneene. Mecena, umanist, este pasionat și de descoperirea unei lumi la care, pentru moment, n-are mijloacele de a participa trimițând caravele spre golful Guineii. Spre est, treaba e mai delicată, dar mai puțin costisitoare. Iată însă că etiopianul este cel care, ca și cu Veneția, ia inițiativa legăturilor.

Pentru un suveran creștin cum e „Regele regilor“, poate să fie avantajos să se înțeleagă cu aragonezul. În jurul anului 1420, Părintele Ioan îi trimite lui Alfons V doi ambasadori – un creștin și un necredincios. Nici un occidental nu l-a văzut vreodată pe Părintele Ioan, dar acesta iese la lumină din misterul existenței sale. Nu-și ascunde numele: se numește Ysack [Isaac], fiu al lui David. Se știe acum că regatul său nu este de domeniul imaginarului. Ba, mai mult, propune o alianță contra Islamului.

Încă din 1270, dinastia, care-l revendică drept strămoș pe însuși Solomon, a preluat puterea într-o Etiopie alcătuită în principal din platouri înalte având în centru lacul Tana, dar care printr-o îngustă frontieră maritimă oferă o deschidere spre Marea Roșie pentru a favoriza contacte și schimburi. În prima jumătate a secolului al XIV-lea, etiopienii au reacționat foarte ferm împotriva expansiunii islamice în Marea Roșie și pe Nil. Creștinătatea monofizită manifesta atunci un dinamism pe care Europa nu-l prea înțelegea, dar care făcea credibilă, în opinia guvernanților de la Cairo, o alianță a tuturor creștinilor împotriva adeptilor Profetului. La începutul secolului al XV-lea, Egiptul trebuie să cadă la înțelegere și, renunțând pentru un timp să-i mai persecute pe copti, cu riscul unei persecuții asemănătoare a musulmanilor stabiliți în Etiopia, să stabilească relații diplomatice cu Regele regilor David I (1382–1411). Acesta profită de moment pentru a întări prezența etiopiană la Ierusalim. Despre toate acestea, Occidentul nu e informat, dar se știe, în Italia ca și în Spania, că ceva se petrece la Părintele Ioan.

Isaac (1414–1429) merge mai departe. Caută să-și modernizeze țara și face în acest scop apel la străinătate. Pentru a-și reorganiza armata, corupe un guvernator egiptean. Tot unui egiptean – un copt de data asta – i se încredințează sarcina de a institui o administrație financiară. Regele regilor îi găsește în Egipt pe metalurgiștii caucazieni care vor întemeia în Etiopia un artizanat dezvoltat pentru fabricarea de arme, ca și – ceea ce va avea însemnate consecințe politice – pe constructorii florentini care vor reînnoi pe platourile înalte arhitectura mănăstirească.

Regele Aragonului e la Valencia când sosesc uimitorii mesageri ai regelui Isaac. Îi primește în prezența unui cardinal-emisar papal, care îi va raporta

imediat acest fapt papei Martin V. La 15 mai 1428, Alfons V îi răspunde lui „Isaac, fiul lui David, prin grația lui Dumnezeu Părintele Ioan, stăpân al Indiilor, deținător al Tablelor Sinaiului și al Tronului lui David, Rege al regilor Etiopiei“. O propune pe fiica sa în vederea căsătoriei, cere pentru fiul său, infantele don Pedro, mâna unei prințese etiopiene, se declară dispus să finanțeze flota de război împotriva păgânilor, anunță că va trimite artiști la curtea din Aksum. Precaut, Alfons V însărcinează o misiune alcătuită din confesorul său și dintr-un burghez vorbitor de arabă să meargă pentru a pregăti acțiunile următoare și, mai ales, pentru a prezenta un raport despre dispozitivele egiptene de apărare și despre armata etiopiană. Aragonezul nu dorește să ajungă singur în război contra mamelucilor.

Alfons V va trimite apoi treisprezece meșteri însărcinați să-i învețe pe etiopieni tehnicile occidentale. Toți vor muri pe drum, ceea ce va întâri Europa în ideea ei că, dacă nu-i este ostil, regatul Părintelui Ioan îi e practic inaccesibil.

Cu toate acestea, contactele se înmulțesc. Convocând conciliul de la Florența spre a încerca să realizeze unitatea creștinilor, Eugeniu IV adresează în 1439 o invitație tuturor bisericilor orientale, îndeosebi celor copte și iacobite din Palestina, Egipt și Abisinia. Intermediarul e mănăstirea coptă din Ierusalim, care-l informează despre aceasta pe Regele regilor, numit „Toma“.

De fapt, în vremea aceea, domnea asupra Etiopiei marele Zera Yacob (1434–1468). Dar Zera Yacob e complet opusul unui principe tolerant. Absolutist în religie ca și în politică, instaurează un fel de inchiziție, care nu ezită să taie capete. Grijuliu în privința ordinii, ordonă codificarea dogmei, a prescripțiilor morale și a riturilor liturgice, contribuind personal la redactarea unui catehism, *Cartea Luminii*.

La Ierusalim, această activitate în care voința de unificare rivalizează cu prozelitismul e privită cu îngrijorare, dar și cu speranță. „Călugării negri“ nu întârzie să-l pună în gardă pe trimisul papei, franciscanul Alberto da Sarteano: e sfătuit cu insistență să nu se ducă el însuși în Etiopia, unde latinii riscă să fie uciși. Bunele intenții din anii 1420 par date uitării, regele Isaac neobținând în cele din urmă din partea principilor europeni decât vorbe frumoase, fără nici cel mai mic ajutor militar.

Franciscanul încearcă, cu toate acestea, să întreprindă călătoria; se îmbolnăvește însă, și lasă însoțitorului său, Tommaso da Firenze, misiunea de a o continua. Ceea ce îl va costa trei ani de închisoare, dar în Egipt.

Răspunsul vine în 1441. Părinții reuniți în conciliu, ale cărui lucrări au dus deja la actul de unire cu biserica grecească (bula *Laetentur Caeli*, 6 iulie 1439), sunt pe cale de a încheia, după un acord cu biserica din Armenia, o înțelegere cu iacobiții din Mesopotania. Acordul, așa cum se știe, va fi anulat după căderea Constantinopolului, negociatorilor bizantini lipsindu-le timpul necesar spre a-și convinge credincioșii. Acesta este momentul în care sosesc la Florența niște

creștini care-i uimesc atât pe membrii conciliului, cât și pe toscanul de rând. Înarmați cu scrisori de acreditare, ei sunt un fel de beduini pe jumătate negri. Unii poartă bărbi. Au veșminte largi. Șeful delegației e un bătrân care ține în mână un crucifix.

Patru ani mai târziu, pe ușile bazilicii Sfântul Petru, sculptorul florentin Antonio di Pietro Averlino, mai cunoscut sub numele de Filarete, va reprezenta, cizelat în bronz, ceea ce poate i se va fi părut unul dintre evenimentele de seamă ale timpului său și unul dintre titlurile de glorie ale Bisericii romane. Destul de bine informat pentru a grava, după cuvântul *Florentie*, denumirea *Ethiopiani* cu caractere arabe, artistul nu e mai puțin atent la protocolul ceremoniei. Etiopienii se înfățișează papei în picioare – coptii nu au, precum latinii, deprinderea îngenuncherii și a genuflexiunii – și-i înmânează pontifului așezat pe tron un document cu două sigilii suprapuse pe același șnur. Acești trimiși ai unei creștinătăți îndepărtate apar ca niște ambasadori, și nu ca niște credincioși. Creștinătatea occidentală realizează că în afara schismaticilor din Orient, clar identificați deja de patru secole, există în Etiopia o Biserică ce trăiește independență, străină de Roma ca efect al depărtării, nicidecum drept consecință a vreunei rupturi. În momentul în care pare că se merge spre reconciliere cu Bizanțul, iată că etiopienii se declară gata să se integreze în Biserica romană. Ca și negociatorii Bizanțului, cei ai Regelui regilor vor fi dezavuați la înapoiere. Dar sosirea lor complicând jocul, trezește speranțe. Regatul Părintelui Ioan n-are nimic mitic.

La puțin timp după aceasta, în 1450, dominicanul Pietro Ranzano întâlnește la Napoli un straniu ambasador trimis de Etiopia la regele Aragonului. Acest om e un sicilian, Pietro Rambulo, care povestește o istorie ciudată.

Bărbatul, cu spirit de aventură, e născut în Sicilia prin 1385. Pentru afacerile sale a străbătut Franța, Spania, Italia, Tunisia, Egiptul. Întâlnind în Egipt un ambasador al Regelui regilor, l-a urmat, s-a deprins să trăiască în Etiopia, s-a însurat acolo. Catolic a fost, catolic a rămas. Spusele sale sunt suficiente spre a demonstra, împotriva a tot ce se afirmase până atunci spre a-i descuraja pe candidații la călătorie, toleranța religioasă a abisinienilor. Prețuit pentru cunoștințele sale despre lume și pentru simțul său diplomatic, a fost însărcinat cu misiuni în India, Ceylon și China. Iată-l acum în drum spre Aragon.

Surprinzătorul trimis al lui Zera Yacob, pe care-l însoțește un călugăr etiopian numit fratele Mihai, pune lucrurile la punct. Țara lui de adopție n-are nimic de-a face cu India sau cu China. Regatul Părintelui Ioan nu e în Asia. În mințile confuze ale occidentalilor, India din Africa n-are din India decât numele. Rambulo evocă asemănările acelei creștinătăți îndepărtate cu cea de la Roma: dincolo de țările în care se practică circumcizia, Etiopia e o țară în care se botează cu apă. Dar sunt alte practici care fac din abisinieni niște barbari: pentru a se deosebi de arabi – care, prin circumcizie, poartă un semn

distinct al apartenenței lor religioase –, credincioșii Părintelui Ioan îi marchează pe cei botezați cu fierul roșu.

REGELE REGILOR

Legenda continuă să tulbure mințile oamenilor. Părintele Ioan e în Africa, descinde din regina din Saba, e urmașul apostolului Toma, cel binecunoscut pentru evanghelizarea Indiei. Evocarea de către Rambulo a unei puternice armate numărând șase mii de elefanți amintește celor care l-au citit pe Titus Livius de armatele lui Hannibal. Evocarea bogățiilor Africii îi face să viseze pe negustorii care ar ocoli bucuros bariera arabă în traficul lor cu Orientul și pe conducătorii care caută alte alianțe de opus celei cu mediocrele creștinătăți nestoriene.

Pentru această țară a mirajelor, Rambulo oferă o cheie. E de ajuns să ajungi la Alexandria și să cobori spre sud de-a lungul Mării Roșii – această mare pe care creștinii o ocolesc, într-atât se tem de riscul de a nu afla o altă ieșire din ea decât pământurile păgânilor. Alexandria le este familiară, negustorii italieni – nu și cei catalani, de care se teme sultanul – obțin ușor permisul de liberă trecere, care le îngăduie să-și desfășoare negoțul. La sud, la beduini, nu există astfel de permise. Aici totul e o aventură, vasele Genovei și ale Veneției neputând obține dreptul de trecere în Marea Roșie. Spusele lui Rambulo deschid noi perspective. Alături de drumul Alexandriei sunt și altele care, prin Ormuz și prin alte părți, ar permite să se navigheze spre Africa Părintelui Ioan. Pe aceste căi ești acum asigurat spre sud, Islamul având limitele lui.

Numeroși sunt cei care, în anii 1460, își asumă riscul călătoriei spre Africa Orientală. Pentru geografi și cartografi, aceasta capătă acum substanță și chiar contururi. Italieni ajung în Etiopia, etiopieni vin în Italia. Ambasade aragoneze vin unele după altele în Etiopia. Un etiopian ajunge la Lisabona, unde oferă prietenia stăpânului său. Înaintarea otomanilor, care tocmai au cucerit Bizanțul și își consolidează puterea asupra Mării Negre, face și mai necesară o înțelegere între creștini. Călugării ce se întorc din Abisinia – prin Persia și prin Strâmtoarea Ormuz – și trec prin Veneția schițează contururile Africii creștine pentru camaldulul Fra Mauro, care poate da astfel Etiopiei locul ei pe mapamondul pe care-l alcătuiește pentru Alfons V al Portugaliei. În 1474, Sixtus IV pune, la bazilica Sfântul Petru, bazele unui colegiu etiopian, unde vor fi instruiți preoți abisinieni într-o teologie mai puțin autonomă.

Precum nu de mult florentinii, venețienii își asumă riscul de a traversa Egiptul. În 1476, unul dintre ei se poate lăuda că a vizitat palatul Regelui regilor, Baïda Mariam (1468–1478).

Tronul, în întregime din aur cu incrustații de pietre prețioase, e așezat pe șapte trepte: prima e din aur, a doua din fildeș, a treia din cristal, și așa mai departe până la ultima, care e din rubine.

Patul regal e din safire, pentru că această piatră prețioasă asigură un somn bun.

Alt venețian, Paolo Trevisan, alcătuiește în 1483 la înapoierea sa o descriere a țării și a moravurilor abisinienilor. Trei ani mai târziu, Serenissima obține din partea sultanului dreptul oficial de trecere pentru negustorii săi. În 1482 și în 1484, Battista da Imola face două călătorii în țara Părintelui Ioan. Pe Nil și pe drumul cămilelor, urmând itinerarul venețian al secolului precedent, ajunge la Marea Roșie, se îmbarcă la Qoseir, navighează treizeci și cinci de zile până la Souakin, se alătură unei caravane, străbate deșertul și munții. La capătul unei călătorii de trei luni, ajunge la Arari, în Amhara, în plină țară creștină.

Găsim, la vremea aceea, stabiliți la curtea Părintelui Ioan, vreo zece italieni și un burgund, cu toții mai mult sau mai puțin incapabili să se reîntoarcă în Europa. Constrângeri? Oboseală? Simplă schimbare de convingere? Oare Rambulo n-a devenit și el, după o ședere acolo de zece ani, un credincios slujitor al Regelui regilor? Este făcută acum dovada că se poate merge, cu greu dar sigur, în țara Părintelui Ioan; numai cu întoarcerea e mai greu. Iată un motiv în plus care pledează pentru a alege calea maritimă prin vest.

Portugalia se lansează și ea pe drumul Africii Orientale. Pero da Covilham e un om care a călătorit în Europa și în Maghreb. I se încredințează o misiune de explorare. E însoțit de Alfonso de Paiva, un bărbat a cărui familie are legături în Canare. Plecat din Lisabona la 7 mai 1487, ajunge la Rodos, apoi în Alexandria, se preschimbă în negustor, se îmbarcă pe Marea Roșie la Souakin, sosește la Aden. Lăsându-l acolo pe Paiva care, bolnav, avea să se întoarcă și să moară la Cairo, Covilham călătorește prin India, vizitează Calicut și Goa, se întoarce navigând pe coastă până la Ormuz, ia drumul Alepului și ajunge în cele din urmă la Alexandria. Despre o „trecere” spre vest nu va avea decât relatările indirecte ale unor călători întâlniți în porturile Oceanului Indian. Toate concordă: drumul e închis.

Șovăind între cele două rute, regele Portugaliei pierde timp. Cea prin Africa Occidentală pare mai rentabilă. Dar se bănuiește lungimea drumului spre Indii deschis de navigatorii din Atlantic: drumul Indiilor pe la Capul Bunei Speranțe este evident egal cu dublul celui deja parcurs de către Bartolomeu Dias când – în chiar acel an 1487 în care are loc plecarea lui Covilham – ocolește ceea ce el denumesc Capul Furtunilor și vede, în cele din urmă, coasta întrezărindu-se către nord. Între un drum exasperant de lung și cel cunoscut pentru dificultățile lui, portughezii ezită un timp. João II al Portugaliei așteaptă să afle ce a găsit Covilham, dar Covilham nu se întoarce. Singurele vești sunt cele pe

care le aduc doi evrei trimiși în întâmpinarea lui și care l-au găsit la Alexandria: aceștia confirmă ceea ce se știe despre Marea Roșie. În schimb, nu vine nici o informație cu privire la atitudinea etiopienilor față de o eventuală implantare portugheză.

Or, João II dispune pe coasta occidentală de unele certitudini. De vreme ce nu mai există speranța unei „trece” ecuatoriale, iar aurul nu „crește” nicăieri „precum morcovii” pe malurile Nigerului, soluția ideală pare a fi să păstrezi Occidentul și să ajungi în Orient pe drumul răsăritean. Africa Occidentală poate rămâne un scop în sine. De altfel, nimeni nu știe cum se face legătura între coastele Capului și cele indirect cunoscute între Marea Roșie și ecuator.

În timp ce regele Portugaliei bate pasul pe loc în legătură cu acțiunea costisitoare cum se anunță a fi expediția dincolo de Capul Bunei Speranțe, lucrurile sunt în schimbare în regatul vecin. Lungă vreme ținută deoparte de dinamismele coloniale din pricina interminabilei „Reconquista” a solului iberic, Spania revine la rândul său pe scena atlantică.

Etiopia nu-și va pierde misterul decât în secolul următor, când avantajul dobândit de Spania grație lui Cristofor Columb și recunoașterea definitivă a traseului pe la Cap vor face din drumul răsăritean prin Marea Roșie o adevărată provocare. Regele regilor se va arăta, cu insistență de data aceasta, dornic de relații cu Europa. Dar nu se va cunoaște decât în 1520 rațiunea pentru care, după atâtea tentative făcute în direcția Aragonului, Regele regilor alege acum Portugalia. Covilham, care și-a lăsat atâta timp compatrioții fără vești, a făcut ca mulți alții: obosit de călătorie, convins să nu se mai întoarcă, s-a stabilit la etiopieni. Precum odinioară Marco Polo la hanul mongol, Covilham a devenit un personaj. Are influență la curtea tânărului rege Lebna Denguel (1508–1540). Și țara lui de origine este cea pe care o propune când, în 1508, regina mamă și regentă Elena simte, la rândul ei, nevoia unei alianțe ascunse contra Islamului egiptean, pe care – ea fiind născută musulmană – îl combate cu ardoarea neofiților. Navigator și comandant războinic, Alfonso de Albuquerque tocmai a stabilit o solidă prezență portugheză în India. Controlează Strâmtoarea Ormuz. Ocupă Goa. Este pe cale de a supune coasta Malabarului, Ceylonul, Insulele Sonde. Elena îi trimite un mesager, un armean, care propune o alianță.

Răspunsul portughez vine, în 1520, prin trimiterea unei ambasade. Francisco Alvares și tovarășii săi străbat țara în lung și-n lat, timp de șase luni. Vizitează campamente și mănăstiri. Ajung, în fine, în preajma tânărului Rege al regilor, David II. Regenta e de față și-i primește. Văduva are un bătrân amant. E Pero da Covilham.

Pentru prima dată, europenii vor putea spune că l-au văzut pe Părintele Ioan într-un ceremonial în care splendorile bizantine se împletesc cu cele ale unei liturghii orientale.

Se traseră draperiile. Îl văzurăm deodată pe Părintele Ioan pe o estradă cu șase trepte, foarte bogat ornamentată. Purta pe cap o coroană înaltă din aur și argint. În mână ținea o cruce din argint...

Era înveșmântat cu o haină foarte bogată din brocart și cu o cămașă de mătase cu mâneci largi. Un bogat veșmânt, ca un patrafir de episcop, cobora de la genunchi până la pământ.

Pentru Etiopia este, din păcate, prea târziu. Splendoarea de la curtea Regelui regilor nu poate ascunde catastrofa politică. Presiunea exercitată de turci nu încetează să se agraveze. Otomanii sunt acum în Egipt ca și în Arabia. Domină Marea Roșie. Creștinătatea „de dincolo“ se simte cu totul singură. Din Europa – într-un secol de legături, desigur episodice – n-a primit nici ajutor diplomatic, nici militar. Iar periplul lui Vasco da Gama pune India asiatică la îndemâna navigatorilor europeni. Evident, drumul e lung, dar se face cu nave mari și fără întreruperea transportului. Drumul pe la Capul Bunei Speranțe e mai avantajos decât șirul de cărăușii pe uscat și cabotajele pe care le implică drumul prin Marea Roșie. Degeaba va ceda Lebna Denguel portughezilor o bază comercială în portul Massawa – și unii și ceilalți vor fi dezamăgiți. Pentru mai multe secole, Etiopia va fi izolată, marile drumuri vor trece prin larg, iar preocupările creștinătății legate de Reformă îl vor lăsa în umbră pe Părintele Ioan.

Coasta Africii

Coasta atlantică a Africii apare mai întâi ca o prelungire a navigației mediteraneene de coastă. Se înscrie pe hărți ca o proiecție firească a liniilor de navigație ale Genovei sau ale Barcelonei – și, foarte curând, ale Lisabonei –, precum și ca o continuare a exploatării economice a litoralului maghrebin, deja familiar marinarilor europeni. Să adăugăm, de asemenea, sentimentul confuz al unei Europe care și-a atins limitele expansiunii interne și al cărei spațiu exploatabil n-a crescut, din secolul al XIII-lea, nici în funcție de populație, nici în raport cu cererea. Căci lumea s-a obișnuit – de la cercurile conducătoare și până în straturile cele mai modeste ale societății – cu un mod de viață mai bun și care ar presupune alte spații. Pâinea albă nu mai e rezervată doar aristocrației, carnea de vită și de oaie se află pe masa orășeanului, vinul și berea sunt socotite de toți ca alimente necesare. Iar carnea ieftină, a cărei calitate lasă de dorit, cere mirodenii ieftine.

Oricât de discutabilă ar fi calitatea, o atare creștere a nivelului de viață e incompatibilă cu această lume închisă care este, în secolul al XV-lea, Occidentul creștin. În secolul al XII-lea exista un spațiu de dezvoltare la orizontul satului. În secolul al XV-lea, odată trecut timpul reconstrucțiilor agrare care dau viață zonelor greu încercate de crizele demografice și de război, nu mai există expansiune dincoace de coastele atlantice ale Europei. Nu e deci de mirare că-i găsim pe drumurile Atlanticului de Sud, într-o primă etapă, pe genovezi, nici că, în cadrul unei concurențe neîncetate cu castilienii, portughezii le iau până la urmă locul.

VREMEA GENOVEZILOR

Puțin a lipsit, într-adevăr, ca această cale occidentală să fie definitiv calea genovezilor. Mai mult decât oricine, chiar mai mult decât venețienii, genovezii au experiența Atlanticului ca și pe cea a Africii. Marocul și Andaluzia sunt pentru ei una și aceeași piață, unde se duc pentru grâu, ulei, ceară, pește. Atunci când, pierzând o piață după alta, traficul lor comercial din Marea Neagră și

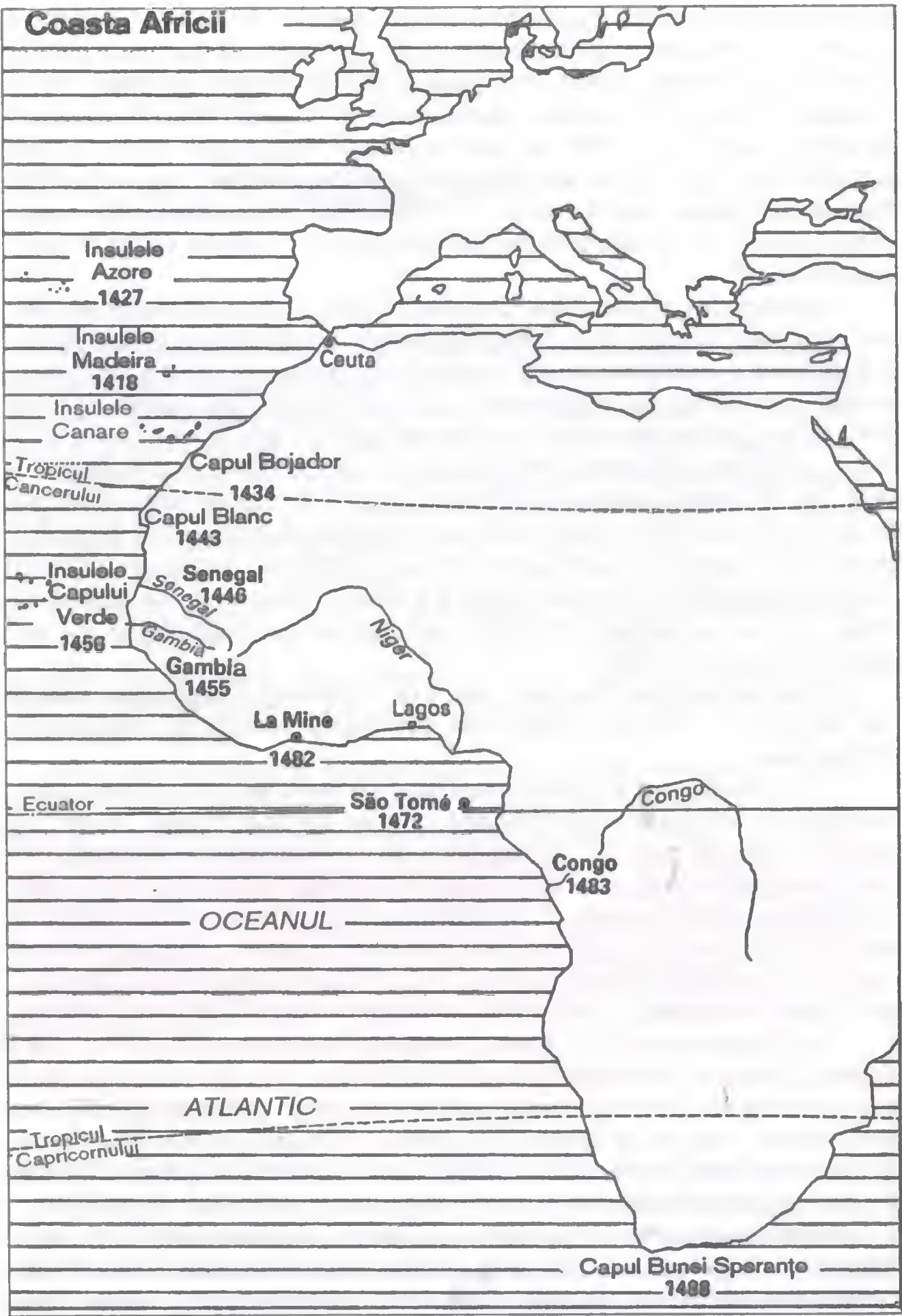
din Asia Mică se îngustează, genovezii caută și găsesc în Mediterana Occidentală și la vest de Gibraltar compensația care le permite să rămână una dintre puterile economice ale acestor ultime două secole ale Evului Mediu. Așa după cum au întemeiat cândva în Orient un imperiu colonial, tot astfel încearcă să creeze unul în Occident, pe coastele pe care nu prea se aventurează navele nordice și unde nu se hazardează nici venețienii, prea ocupați să-și apere pozițiile tradiționale, insulare și continentale, în Mediterana Orientală, la Alexandria ca și în Cipru. Veneția deține monopolul mirodeniilor. Genova merge să aducă aurul Sudanului.

Încă de mult, genovezii sunt prezenți la Tunis, la Sfax, la Bejaïa, la Annaba, la Constantine. În ciuda riscurilor – pirați pe mare, închisoare pe uscat – pe care le atenuează protecția interesată a autorităților locale, conștiente de câștigul pe care-l realizează țara de pe urma unei astfel de activități, genovezii fac din porturile maghrebine escalele normale ale navigației lor spre Europa Occidentală. Aduc aici postavurile cumpărate la Londra ori la Southampton și încarcă piei, lână, ulei. Finanțează pescuitul coralului și pe cel al tonului care e conservat în ulei de Djerba. Mai mult, vasele genoveze compensează slaba capacitate maritimă a negustorilor arabi: între Alexandria și Maroc, aceștia contribuie cu o parte importantă la navlosirea corăbiilor genoveze. Oamenii de afaceri genovezi dispun deci de asociați și de mandatarî în fiecare port al Maghrebului, așa cum au și la Malaga și Londra.

Îi aflăm și la Granada. Aici, pentru că favorizează prosperitatea micului stat maur, sunt preferați castilienilor, preocupați exclusiv de desăvârșirea Reconquistei.

La Granada ca și la Malaga, toată lumea privește spre Africa. Deplasările maritime nu încetează, aprovizionând cu grâu marocan orașele iberice, fie creștine, fie musulmane. La Malaga ajung astfel sumedenie de informații atât despre resursele Africii, cât și despre ocaziile oferite de traficul cu această Africă. Din Malaga și din Granada, din Constantine și din Tlemcen, întreprinzătorii genovezi nu privesc decât spre sud. Scrutează atenți aceste căi, pe uscat și pe mare, care duc spre țările aurului și sclavilor. În 1291, găsim un genovez la Sijilmasa, acolo unde se deschide drumul pentru caravanele ce leagă Tafilaletul de Sudan.

În chiar acest an 1291, primii aventurieri occidentali cărora istoria le-a reținut numele se hazardează dincolo de Gibraltar spre sud și nu spre nord, cum era obiceiul. Galera lui Nicolozzo Spinola ajunge în Flandra în 1227. I-au urmat altele. Linia de la Genova către Flandra și Anglia va funcționa regulat începând din 1298. Dar, în 1291, altul e țelul pe care-l urmăresc genovezii Tedisio Doria, Ugolino și Vadino Vivaldi: vor să facă înconjurul Africii. Tedisio Doria e un personaj important. Apartine uneia dintre cele două familii – Doria și Spinola – care guvernează Genova de douăzeci de ani. Tatăl său, Oberto Doria, a obținut împotriva Pisei victoria decisivă din fața insulei Melora (6 august 1284).



Organizează expediția, dar nu e omul care să se îndepărteze mult de Genova. Împrumutându-se în toate părțile, obține capitaluri și finanțează armarea a două galere, cu primul lor contract de navlu. E hotărât că întreprinderea va dura zece ani și că, în acest timp, nu va înceta fructificarea mizei inițiale. Ţelul călătoriei e deja stabilit: India. Va fi ocolită Africa.

Doria nu părăsește Genova. Pe galere se vor îmbarca personaje de mai mică importanță, negustori cărora meseria le permite să absenteze fără inconveniente vreme mai îndelungată. Se știe, viața comerciantului italian începe în general cu zece sau cincisprezece ani de călătorii și de șederi în târgurile străine, unde se dobândesc experiența, cunoașterea oamenilor, a mărfurilor și a piețelor. Așa se face că frații Vivaldi însoțesc galerele ce părăsesc Genova în mai 1291.

Trec de Mallorca și de Gibraltar, navighează de-a lungul coastelor Africii până în Golful Guineii și în cele din urmă dispar, eșuând, fără îndoială, pe un fund de mare înalt, aproape de coastă. Nu vor mai veni vești despre ei, dar Antonietto Usodimare va întâlni, către 1455, în Guineea un metis care se va declara a fi un descendent îndepărtat al unuia dintre tovarășii genovezi ai fraților Vivaldi.

Genovezii vor fi cei care dau viitoarei Madeira, pe care o descoperă la începutul secolului al XIV-lea, primul ei nume: Legname, insula împădurită. Alți genovezi ajung în 1312 în Canare. Lanzaroto Malocello va da numele său uneia dintre insule – nume pe care-l va purta deja în 1339 pe planisfera lui Angelino Dulcert: insula Lanzarote. Împărțind cheltuielile cu navigatori portughezi, genovezii întreprind în 1341 explorarea arhipelagului. Găsesc acolo locuitori vorbind o limbă necunoscută, dar care dansează „aproape ca francezii“. Ulterior nu încetează să-și manifeste interesul pentru insulele din Atlantic.

Din nefericire pentru Genova – dar nu și pentru genovezi, care se pun bucuroși în serviciul principilor străini – lucrurile se schimbă către 1330. Acum, toată lumea navighează în largul coastei africane. Castilienii descoperă din nou arhipelagul dat uitării de pe vremea cartaginezilor, întrezărit de genovezi în 1312, dar identificat în 1334 de către marinarii francezi împinși în aceste locuri de o furtună și, în 1341, de trei caravele portugheze având la bord italieni: Canarele. Un infante al Castiliei, Luis de Cerda, obține în 1344 din partea papei Clement VI concesiunea coroanei Canarelor, cu condiția de a se recunoaște vasal al Sfântului Scaun și de a plăti pentru regatul său un cens anual de patru sute de florini. La drept vorbind, papa nu prea știe ce dă, iar bula amestecă în același arhipelag unsprezece insule oarecum legendare prin numele lor preluate din descrieri geografice din toate epocile. Ceea ce nu-l împiedică pe Clement VI să notifice aranjamentul suveranilor occidentali, stârnind o reacție din partea regelui Portugaliei: acesta amintește că a explorat Canarele și că își rezervă dreptul de a le cuceri. În schimb, regele Castiliei nu se grăbește să sprijine o

expediție menită să creeze un regat străin de Castilia, dacă nu și de dinastia sa. Ajuns stăpân al unor insule botezate Atlantica, Pluviaria sau Hesperida, înzestrat de papă cu un sceptru și cu o coroană din aur împodobită cu pietre prețioase, infantele, care se intitulează acum „principe al Fortunei“, nu va apuca să se îmbarce: alianța lui cu Filip VI de Valois îl va solicita la alte bătălii, în Franța.

Jaume Ferrer din Mallorca continuă în 1346 explorarea coastei Africii. Nimeni nu-l va mai revedea. Unii cred că a ajuns în Senegal. Dar două nave catalane ating, la rândul lor, în 1360, Gran Canaria și pleacă de îndată ce primii lor marinari debarcați sunt făcuți prizonieri de locuitorii insulei... Printre precedente, „descoperitori“ au fost unii care crezuseră că insula nu e populată. Legendele poporului *guanche* conferă prizonierilor catalani onoarea de a fi importat în arhipelag arta construirii caselor. Dar marinarii au sânge fierbinte. Se interesează de femeile de pe insulă. Sunt uciși. Vor veni alții, care vor cunoaște destine diferite, câteodată tot atât de dramatice. Vor veni misionari. Vor veni și jefuitori.

Spaniolilor le urmează normanzii pe drumul Atlanticului. În 1365, negustori din Dieppe și din Rouen se asociază în vederea traficului pe coastele africane. Poate că unii depășesc Capul Verde și ating coastele Sierrei Leone. Aduc de-acolo mari cantități de fildeș, dar mai puțin aur decât prevăzuseră.

Sfârșitul secolului al XIV-lea vede navigând unele după altele înspre Canare și Africa navele spaniole și normande. Circulația maritimă e atât de intensă încât stârnește interesul pirateriei în zonă. Marinari din Biscaya echipează, în 1385, cinci caravele pentru a ataca vasele comerciale între Maroc și Canare. Văzând vulcanul din Tenerife în erupție, botează insula „Infernul“. Unii sunt întâmpinați cu săgeți. Majoritatea jefuiesc și iau prizonieri.

FRANCEZII ÎN CANARE

Ceea ce se poate spune sigur este că, în anii 1400, Canarele sunt bine cunoscute de europeni. Totuși, nimeni nu s-a gândit să se stabilească acolo. Aceasta este, în schimb, intenția a doi francezi, Jean de Béthencourt și Gadifer de la Salle, doi cavaleri cu personalitate foarte diferită, dar la fel de plini de iluzii, care încearcă în 1402 să colonizeze arhipelagul. Jean de Béthencourt este un bogat senior din ținutul Caux, proprietar al importantului castel din Grainville-la-Teinturière, nu departe de Yvetot. Dar e, totodată, și un aventurier, care nu se dă în lături de la acte de piraterie: ceea ce face ca, în 1401, să fie urmărit în justiție pentru că a jefuit, în ciuda armistițiului, șaptezeci și două de butoaie cu vin gascon aflate pe vase ce navigau spre Angola. Gadifer de la Salle este ofițer regal. Are titlul onorific de șambelan al regelui. A fost înalt magistrat în Bigorre. Născut prea târziu într-o lume în care companiile plătite ale Războiului de 100 de ani au luat locul ordinelor cavalești din romanele Mesei Rotunde,

e înnebunit după isprăvile narate de cărțile mediocre care prelungesc în mod penibil vâna epică a poemelor medievale, în chip ciudat amestecate cu figuri împrumutate din *Decadele* lui Titus Livius. Înflăcărat de un entuziasm alimentat de asemenea lecturi, care le anunță pe cele ale lui Don Quijote, La Salle trăiește un vis. Bastardului său îi dă numele de Hannibal. Va denumi Rubicon castelul pe care-l va construi în insula Lanzarote. Sunt trăsături suficiente spre a califica omul.

Cei doi seniori fuseseră asociați în Mediterana în lupta împotriva sarazinilor. Fuseseră văzuți alături în 1390 în armata ridicată împotriva Tunisului de ducele Louis II de Bourbon. O scurtă întâlnire în La Rochelle este de ajuns spre a-i asocia pentru o nouă aventură, în Atlantic.

Spre a finanța expediția golesc vistieriile. Pentru șapte mii de livre de Tours, Béthencourt dă în gaj domeniul din Grainville-la-Teinturière unchiului său Robert de Braquemont, viitorul mareșal al lui Carol VI. Își vinde moșia de la Saint-Martin-le-Gaillard. Vinde și o casă din Paris. La Salle face la fel. Capitalurile astfel reunite le permit să armeze trei corăbii bune, ce părăsesc La Rochelle pe 1 mai 1402. Fac escală la Cádiz, unde pierde ceva vreme pentru a se disculpa de o acuzație de piraterie formulată împotriva lor de marinari genovezi, italieni și englezi. La 22 iulie sunt în Lanzarote, prima dintre Insulele Canare pentru cel ce sosește din Nord. S-au grăbit să recunoască împrejurimile și să-și proclame drepturile lor senioriale asupra acestei insule pașnice unde nimănui nu-i dă prin cap să le opună rezistență.

Căci, dacă Béthencourt are oarecare interes să se facă uitat de justiție și dacă se poate gândi să-și exercite în Atlantic talentele de pirat, aici este vorba, înainte de orice, de cucerire și de colonizare. Plenipotențarii francezi care discută în 1402, la conferințele de la Leulinghem, despre despăgubirea victimelor pirateriei nu știu să spună decât un singur lucru:

Béthencourt și dumnealui Gadifer de la Salle au vândut nu de mult tot ce au avut în regat și au spus că pleacă să cucerească insulele Canare și a Infernului.

Cât despre Gadifer de la Salle, ceea ce i-a spus viitorului asociat cu prilejul întrevederii din La Rochelle e lipsit de ambiguitate: pleacă „în aventură“. În povestirea pe care o vor scrie mai târziu, *Canarianul, cartea cuceririi și convertirii Canarelor*, doi cărturari din anturajul lui Béthencourt vor afirma că expediția a avut ca unic scop pe acela de a converti la credință „oameni necredincioși de felurite legi și felurite limbi“. De asemenea, autorii fac aluzie la o veritabilă campanie dusă de stăpânul lor – la prima sa întoarcere în ținutul Caux – spre a recruta coloniști. Foarte limpede sună manifestul prin care Béthencourt îi îmbie pe țărani, care în mod normal nu prea au de-a face cu problemele mării.

Vreau să duc acolo oameni de toate meseriile ce se pot numi și enumera. Când vor fi acolo, nu e îndoială că se vor afla într-o țară bună, vor trăi îndestulat și fără mare osteneală. Celor care vor veni le voi da pământ de lucrat de vor voi să facă această muncă. Sunt mulți oameni cu meșteșuguri în țara asta [Normandia], care n-au un petic de pământ și trăiesc din greu; dacă vor să vină acolo [în Canare], le promit că le voi face tot binele cu putință.

Adevărul este că la vremea aceea starea satelor normande nu era strălucită, iar țăranii deveneau visători când li se vorbea despre o insulă fertilă unde să poată munci liniștiți. Poate că la argumentele economice de mai sus ar fi de adăugat și dorința politică a celor doi șefi ai expediției de a-și institui un domeniu independent, așa cum procedau unii în Orient în vremea cruciadelor. Béthencourt se va lăuda mult cu „regatul“ său, iar La Salle va regreta legământul de vasalitate făcut Castiliei.

Totul a fost compromis din cauza atitudinii bieților normanzi luați pe sus într-o afacere căreia nu-i cunoscuseră amploarea. Pe scurt, marinarilor și coloniștilor li se face dor de casă. Au fost amăgiți cu bogăția, dar aceasta nu se arată prea curând. Clima, la rândul ei, îi indispuie din prima zi pe țăranii care nu bănuiseră ce avea să însemne o asemenea schimbare de latitudine. Unii au dat bir cu fugiții încă din timpul escalei de la Cádiz, spunând că sunt duși la moarte: corăbiile încărcaseră prea puține provizii. Din optzeci au rămas cincizeci și trei de oameni. În Canare suntem la un pas de insurecție. Cât privește insula fertilă, deocamdată oamenii sunt obligați să se mulțumească cu proviziile aduse, care scad continuu. E bătaie pe hrană. Ajuns în insula Fuerteventura, unul dintre căpitani lui La Salle, Robin Le Brument, refuză să-l lase pe Gadifer să urce la bord pentru a se întoarce în Lanzarote, apoi îl acceptă, dar ca ostatic. Unul dintre șefii expediției, Bertin de Berneval, urzește complot după complot, apoi trădează pe față și se înțelege cu câțiva spanioli veniți întâmplător, cărora le predă artilerie și femei. Violarea acestor normande de către marinarii spanioli va face orice împăcare imposibilă.

Unii vor încerca singuri o altă aventură, ca acel Anselme d'Isalguier din Toulouse, care pleacă în 1405 de-a lungul continentului african. Ajunge pe Valea Nigerului, coboară pe fluviu până la Gao, în inima Imperiului songhaï, pe atunci aflat aproape la apogeul său. Isalguier va reveni în Europa în 1413, cu femeia africană pe care a luat-o în căsătorie și cu fiica lor. Cum e ușor de închipuit, vor face senzație la Toulouse.

Lăsându-și asociatul să păzească pământul cucerit, Béthencourt se întoarce în Normandia încă din toamna lui 1402, atât spre a-i conduce înapoi pe nemulțumiți, cât și pentru a recruta oameni mai bine pregătiți în vederea colonizării.

A promis să revină de Crăciun, dar și-a supraestimat capacitatea financiară. Normandia e secătuită. Împărțit între principi și facțiunile lor, Consiliul bietului Carol VI are cu totul altceva de făcut decât să comanditeze colonizarea Canarelor. Béthencourt face escală la Sevilla, unde are relații: unchiul său s-a însurat cu fiica marelui maestru al curții regale, iar nepoată-sa e căsătorită cu alcadele din Sevilla. Henric III de Castilia avansează fonduri, dar în schimbul unui legământ de vasalitate. Canarele sunt de acum înainte un fief stabil al regelui Castiliei. Béthencourt nu va reuși să-l convingă pe Gadifer de la Salle că n-a putut proceda altfel.

Când revine în Canare în 1405 cu „ceva prospătură de oameni și hrană“, altfel spus cu o sută șazeci de bărbați – nobili, țărani și meseriași – și douăzeci și trei de femei, Béthencourt găsește un Gadifer de la Salle foarte hotărât în ideea de a nu împărți nici puterea, nici profiturile, dar care nu mai e stăpân pe situație. La Salle a continuat de unul singur drumul prin insule. Totuși n-a uitat proiectul unei cruciade și spune că o să plece în Africa, „până la regatul Părintelui Ioan“. Ceilalți nu sunt de acord – iar „bravul“ cavaler nu bagă de seamă că și-a greșit secolul. Visele lui de oștean al credinței nu fac casă bună cu realismul coloniștilor.

Cei doi stăpâni ai Canarelor nu se mai înțeleg deloc de acum înainte. Gadifer de la Salle cedează primul și se întoarce în Franța. Îl vom regăsi în fața Genovei, în armata mareșalului Boucicaut. După ce s-a proclamat rege și și-a instalat mai mult sau mai puțin bine normanzii în întreg arhipelagul, până la Ferro și La Palma, Béthencourt pleacă iar, la 15 decembrie 1405, spre Normandia, lăsându-l ca guvernator pe nepotul său, Maciot. Dar, de data asta, nimeni nu-l mai ajută să finanțeze o aventură al cărei avantaj nu e clar. Anii trec. Se mai zbate încă. Se întoarce în Spania. Când vede Normandia supusă dominației engleze, realistul Béthencourt se grăbește, în 1419, să-i jure fidelitate lui Henric V de Lancaster, în schimbul căreia cere un permis de liberă trecere cu durata de un an pentru două nave. O furtună compromite acțiunea, iar naufragiul celor două nave pune capăt istoriei. Derutat și ruinat, Béthencourt nu scapă de dezastru decât vânzând regelui Castiliei efemerul său „regat“ al Canarelor.

În cele din urmă abandonează. Are șazeci de ani. Nu mai e vârsta aventurilor. Îmbătrânește copleșit de amărăciune. S-a căsătorit cu o femeie foarte tânără, dar se teme că aceasta este amanta fratelui său: pe ea o bagă în închisoare, pe el îl gonește. Trăiește în singurătate visând la pierdutul său regat. Va muri în 1422. În ciuda câtorva legende păstrate cu grijă în regiunea Dieppe, normanzii vor uita repede drumul deschis în Atlantic de compatrioții lor. Dar pe harta venețianului Giacomo Ziroldi figurează, încă din 1426, cele trei arhipelaguri: Azore, Madeira și Canare. Iar papa venețian Eugeniu IV, în 1431, recunoaște drepturile castilienilor asupra Canarelor, întemeindu-se nu atât pe cesiunea

consimțită în disperare de Béthencourt, cât mai ales pe pretinse drepturi istorice moștenite de la goți, care erau, în secolul al VI-lea, stăpâni ai Mauritaniei și, deci, ai insulelor care sunt prelungirea ei în mare. În zadar se invocă pentru Portugalia o tardivă cesiune a drepturilor lui de către urmașul lui Jean, Maciot de Béthencourt.

VREMEA PORTUGHEZILOR

Aventura nu mai e, de acum înainte, în arhipelaguri. În acest moment intră cu adevărat în scenă portughezii. Favorizată de întinsa ei coastă atlantică, dar mai ales de entuziasmul infantelui Henric Navigatorul, în doar câțiva ani, Portugalia va face din țărmul african o zonă rezervată. Al treilea fiu supraviețuitor al regelui João I care, înfrângând Castilia în bătălia de la Aljubarrota (14 august 1385), asigură definitiv independența Portugaliei și autoritatea dinastiei sale, infantele don Enrique – Henric Navigatorul – este cu adevărat, pentru explorarea și cucerirea coastelor africane, un inițiator, un protector și chiar un finanțator. Nu e cazul să se facă din el un savant, nici un mecena dezinteresat. Henric e un prinț curios, dornic să lase un nume pentru că are puține șanse de a accede într-o zi la Coroană, avid de profitul pe care se sprijină prestigiul. Fără multe șanse de a guverna Portugalia, infantele are posibilitatea de a îndrepta o parte din dinamismul și resursele regatului către o aventură glorioasă. Devine astfel figura reprezentativă a acestei Portugalii care – după ce și-a definit locul în cadrul Peninsulei Iberice – își descoperă o vocație pentru aventuri. Politica acestui infante care nu va fi niciodată rege este în cele din urmă aceea pe care o așteaptă Portugalia, către ea ducând cele patru secole de istorie portugheză.

Încă de la început e vorba de o acțiune oficială, de o cucerire. Se vorbește din nou despre cruciadă. Ideea de a lupta împotriva puterilor maghrebine nu displace celor care tocmai au pus capăt unei prea lungi ocupații arabe. A-i înfrânge pe păgâni după ce a învins Castilia, e un bun mijloc de a consolida recenta independență a Portugaliei. Ar însemna și s-o ia înaintea castilienilor, care nu vor sta cu brațele încrucișate după ce, la rândul lor, vor fi înlăturat Islamul din Spania. Este vorba deci de cine ajunge primul. Castilia țintește înspre est Tunisia, socotită, așa cum o făcuse odinioară Ludovic cel Sfânt, drept cheia unei viitoare cruciade. În 1399, Henric III al Castiliei cucerește Tetuanul. Victorie efemeră, care-i irită pe maghrebini, dar îi incită pe portughezi. Aceștia din urmă vor profita, în vest, de anarhia care domnește în cursul ultimilor ani ai dinastiei merinide. Se vorbește de cruciadă. Gândul merge mai mult către deschiderea drumurilor aurului și către resursele cerealiere care ar permite rezolvarea eternei probleme a aprovizionării orașelor, a Lisabonei în primul rând. Dar nu se neglijează împodobirea acțiunii cu o aură de cruciadă: investit

de tatăl său, regele, și de către papă cu o veritabilă misiune contra necredincioșilor, Henric Navigatorul se erijează – cu al său ordin al lui Hristos – pur și simplu în campion al credinței creștine. În august 1415, o trupă portugheză debarcă în Africa în urma unei operațiuni-surpriză abil declanșate după trei ani de pregătiri navale și, grație unei manevre rapide, cucerește Ceuta.

Stârniți de cei doi fii ai regelui João I, infantele don Enrique și fratele lui, don Pedro, iată-i acum pe portughezi pe drumul Guineii. E în același timp drumul către Părintele Ioan, drumul aurului și cel al sclavilor. Este și drumul pietelor agricole și mai ales cerealiere ale Marocului atlantic.

Nimeni nu-și face iluzii: produsele acestor noi pământuri sunt și vor rămâne scumpe. Orice s-ar cultiva, agricultura îndepărtată și creșterea vitelor nu vor furniza niciodată Europei alimente ieftine. Dar, după trei secole de expansiune (în linii mari, din al XI-lea până în al XIII-lea), această Europă s-a obișnuit cu prețurile mari. Fierul în secolul al XI-lea, frumoasele postavuri flamande din secolul al XIII-lea – toate acestea au făcut ca o lume ieșită din economia închisă a secolelor anterioare să accepte că înalta calitate și raritatea au prețul lor. În ciuda unei stagnări ca efect al primei crize, cea din anii 1280–1350, Europa suportă după 1350 repercusiunile prăbușirii demografice asupra salariilor și asupra prețurilor industriale. După 1400, într-o Europă în plină redresare – deși cronologia acestei redresări variază de la o regiune la alta –, însă într-o constantă insuficiență monetară, prețurile de cost ridicate nu sunt de natură să-i sperie pe întreprinzători. Merită să te angajezi în aventuri economice, fie ele și dincolo de mare, de vreme ce în Europa orizonturile sunt închise.

Prima lovitură e dată în insulele deja cunoscute. În 1418, navigatorul portughez João Gonçalves Zarco ajunge în Legname, pe care o găsește neocupată. Botează imediat cele două insule în limba lui: pe cea mai mică o numește Porto Santo, iar cea mare, în întregime împădurită, devine Madeira. Portughezii aveau să păstreze Madeira, dar își pierde apoi timpul și banii în zadarnice tentative împotriva Canarelor: patru expediții eșuează aici între 1420 și 1434. Singurul profit îl constituie ocuparea în 1427 a mai multor insule din Arhipelagul Azorelor.

În continuare, aventura se joacă pe coasta Africii – și aici, Portugalia va câștiga împotriva unei Castilii încă în conflict cu regatul maur al Granadei, deci incapabilă să-și mobilizeze forțele și finanțele pentru o acțiune de durată sau, mai precis, pentru acțiuni repetate. De la tratatul din 31 octombrie 1411, Portugalia e sigură de neutralitatea Castiliei pe mare. Mai mult, portughezii pot acum să limiteze riscul întâmpinat de toate navele europene din pricina corsarilor marocani, a căror bază de predilecție era Ceuta. Fără a pierde timpul în Maroc, unde le este suficient să controleze comerțul maritim și unde infiltrarea armată ar fi fost sortită eșecului, se îndreaptă spre sud. Îndată după cucerirea Ceutei,

în 1416, Gonçalgo Velho îndrăznește să coboare în lungul coastei până la acea latitudine subtropicală – paralela 26 – unde legendele se întrec în a afirma că oceanul clocotește, că marinarii sunt înghițiți de ape și prăvăliți în Infern. Apa fierbe aici „ca într-o oală“, va spune peste câțiva ani genovezul Usodimare. De fapt, teribilul Cap Bojador – „Capul Fricii“ – nu e decât limita curenților ce purtau până acolo fără prea mare dificultate corăbiile venite din nord de-a lungul coastei africane. Cabotajul era lesnicios, descoperirea nu era decât o problemă de timp. Cu cât se mergea mai departe, cu atât se găseau mai mult pământ, mai multe insule. Întâlnind la Capul Bojador un curent contrar, navele europene au de făcut o alegere dificilă: să se întoarcă din drum sau s-o ia spre larg pentru a căuta condiții mai bune de navigație către sud. Jaume Ferrer, în 1346, a trecut dincolo. N-a mai fost revăzut niciodată.

Henric Navigatorul vrea să știe mai mult. Părăsind Lisabona, unde jocurile politice nu-l prea interesează, se stabilește lângă Lagos, marele port din Algarve, ținutul din fața coastei africane, care va fi pentru aproape o jumătate de secol capitala acțiunilor maritime ale Portugaliei. Ambițiile economice ale infantelui nu sunt satisfăcute de culturile producătoare de zahăr care încep să aducă avere celor ce au mizat totul pe insule. Zahărul nu e totuși aur.

Cu Ceuta, Portugalia are de acum înaintea ei un cap de pod în Africa. Problemele ivite din cauza depărtării sunt rezolvate, de vreme ce se poate ancora la Ceuta ca acasă. Henric trimite o nouă expediție. Degeaba. Nimeni nu îndrăznește să ocolească Bojadorul prin larg. Trebuie așteptat august 1434 – infantele Henric a murit deja – pentru ca, la bordul unui vas foarte ușor și la cam la treizeci de mile în larg, scutierul Gilianes să treacă în fine de Capul Bojador și să debarce mai la sud doi pedestrași, care descoperă existența unei populații indigene. Ceea ce e nou – lucrul merită reținut – nu este faptul că un navigator a trecut „Marea Tenebroasă“ și „Capul Fricii“, ci că s-a întors de acolo. De trecut, și alții trecuseră dincolo, Dar el e primul care găsește, mai departe în larg, vânturile pentru întoarcere. Doi ani mai târziu, Alfonso Gonçalves Baldaia descoperă un mic golf pe care, în marea lui grabă de a găsi metalul prețios, îl denumeste în pripă Rio de Oro. Curând va fi trecut tropicul. Pe acolo ar fi trebuit să se afle – navigatorii sunt siguri de asta, sprijinindu-se pe afirmațiile cosmografilor – „trecerea“ care ocolește Africa și duce în Oceanul Indiilor.

Acum, navigatorii portughezi stăpânesc sistemul complex al vânturilor și curenților, constanți ori sezonieri, care permit să înaintezi și să te întorci. A ocoli Capul Bojador pentru a regăsi la sud curenții ce îngăduie să treci dincolo, a urca în marginea alizeului pentru a căuta spre nord-vest vânturile și curenții de vest care – dacă navigatorul e destul de curajos pentru a atinge în inima Atlanticului latitudinea Lisabonei, ba chiar pe cea a orașului Porto – te împing direct spre coasta portugheză, iată ce învață marinarii în anul 1440, când, o dată

cu apariția marilor caravele puternic greate, se consolidează progresul realizat în 1430. Largul mării nu mai naște teamă – el va fi cel care va deschide drumul sudului. Acum navigatorii știu să se slujească de marea „bucă”, *volta*, datorită căreia se pot folosi cel mai bine de vânturile și curenții litorali la ducere și de cei din larg la întoarcere. Știu, de asemenea, să profite de anotimpuri, folosind spre sud vânturile toamnei și iernii, spre nord – pe cele ale primăverii și verii.

De altfel, portughezii țin secretă toată această tehnică. Fac descoperirilor lor o largă publicitate: e vorba de a atrage capitaluri. Dar cu privire la mijloace sunt discreți; nu e avantajos să ajuți concurența. Se face cunoscut că, de acum înainte, Portugalia are un imperiu economic în Africa. Nu se indică însă ruta.

Coasta se tot alungește spre sud-vest. „Trecerea” se tot îndepărtează. Dar Portugalia poate acum alinia caravele de 120 până la 150 de tone, capabile să navigheze cu pânze, fără a recurge la vâslașii care aglomerau galera, ocupându-i cala: necesitatea de a lua provizii și îndeosebi apă potabilă limita sever navigația, deci călătoriile de explorare pe mări necunoscute în largul unor coaste cu resurse nesigure. E ușor de înțeles ce însemna preocuparea de aprovizionare pentru căpitani care navigau de-a lungul coastelor sahariene. A te aventura spre sud fără să știi dacă există surse de apă echivala cu asumarea unui risc mortal. Totul se schimbă atunci când se poate imbarca o rezervă de apă pentru dus și întors. După 1440, călătoriile se țin lanț.

Astfel, în 1443, Nuño Tristam recunoaște Capul Alb (azi Nouadhibou) și descoperă, cu o caravelă armată de infantele Henric, gura de vărsare a Senegalului. Portughezii se instalează acum în insula Arguim, o poziție avantajoasă la sud de Capul Alb: e apărată de furtuni și, în plus, acolo există o sursă de apă dulce. Gilianes și Lanzarote Peçanha ocupă, doi ani mai târziu, insula Tyder (azi Tidra, la nord de Capul Timris). În 1446, Dinis Dias ajunge și el la gura Senegalului și face câțiva prizonieri uolofi. Acești africani, cu care dialogul se reduce la gesturi mai mult sau mai puțin semnificative, îi informează sumar pe navigatori despre realitățile continentului, despre resursele și traficul intern pe care, în chiar acei ani, le descoperă pe o rută terestră Antonio Malfante. Tot în 1446, Nuño Tristam și Alvaro Fernandes încep explorarea gurii de vărsare a Senegalului și ajung la fluviul Casamance.

ITALIENII INFANTELUI

Italiani în solda infantelui, precum venețianul Alvise da Ca da Mosto, zis Luis Cadamosto, sau genovezul Antonio Usodimare, se alătură portughezilor. Și unul și celălalt sunt oameni de afaceri, notabili, întreprinzători. N-au nimic dintr-un aventurier. Nu-i prea preocupă Părintele Ioan. Cucerirea lumii e pentru ei o afacere.

Usodimare, cu numele lui predestinat – Deprinderea Mării –, aparține acelor mari familii care, la Genova, au un turn deasupra palatului și care privesc atât spre vest cât și spre est. Malfante ajunge la Touat în 1447, Usodimare – în Gambia în 1455. Mama lui Antonio e o Spinola. Soția lui, o Gentile. Un Luca Usodimare este patronul celei mai mari galere genoveze. Anfrone Usodimare e un comerciant bogat. Născut în 1416, fiul său, Antonio zis Antoniotto, conduce Monetăria Republicii. Are câteva „coloane” – adică un cont pe numele său – în registrele în care *Casa di San Giorgio* îi înscrie pe creditorii statului. Dacă nu survine nici un accident, e destinat unei frumoase cariere politice și financiare, unui fotoliu în Consiliile Republicii. Dar accidentul nu-l ocolește – și iată-l pe Antonio Usodimare în incapacitate de a-și plăti ratele la Monetărie. Creditorii îl urmăresc. Riscă închisoarea. În 1451, dispare. Pornește să caute din nou căile bogăției atât de des explorate timp de două secole de compatrioții săi. Se duce să se refacă în Atlantic. Îl găsim la Sevilla, urmărit de creditori. Trebuie să-și încerce norocul în altă parte. Oricum, n-a venit încă vremea în care genovezul Cristofor Columb să preia comanda unei flote castiliene. Maurul e încă în Spania, iar Castilia își păstrează capacitățile financiare pentru desăvârșirea Reconquistei. Or, Usodimare știe bine că aventura maritimă la dimensiunile lumii întrezărite are de acum încolo nevoie de finanțele principilor. Părăsește malurile Guadalquivirului pentru cele ale fluviului Tajo. Aici, în Portugalia, în 1451, se joacă într-adevăr cu cele mai mari șanse cartea Atlanticului. Henric Navigatorul ascultă cu bunăvoință pe oricine îi vorbește de coastele Africii. Și – lucru nou –, regele Alfons V e gata să finanțeze aventura. Ajutat de sfaturile infantelui și de ceva subsidii, Usodimare armează o navă.

Patru ani mai târziu, se întoarce. A atins Guineea, adică Africa neagră. N-a câștigat mare lucru – și scrisoarea pe care o adresează la 12 decembrie 1455 creditorilor săi genovezi e o mărturisire: de data aceasta nu e în măsură să-i onoreze. Va trebui să plece din nou. În 1456, iată-l iar pe coasta Guineii, unde i se oferă prilejul unor afaceri în urma cărora situația sa financiară se va restabili în fine.

Drumul său african se încrucișează cu cel al venețianului Ca da Mosto, un fost asociat al marelui negustor Andrea Barbarigo. Ca da Mosto cunoaște piețele Egiptului și pe cele ale Flandrei. Din Alexandria la Bruges, orizontul său e cel al afacerilor venețiene. Ca și Usodimare la Genova, Alvisé da Ca da Mosto este destinat unor responsabilități politice în Consiliile Serenissimei, acolo unde strămoșii săi i-au rezervat un loc. Tatăl său, Giovanni da Mosto, a fost *proveditore* (înalt demnitar, însărcinat cu inspectarea armatei, flotei etc. – *N. tr.*) al Veneției la Verona. Mama aparținea familiei de mari armatori Querini. Cunoaște lumea de foarte tânăr. A fost la Bruges și la Lisabona. Face parte din rândul acelor patricieni pe care *Fermetura* (Închiderea) Marelui Consiliu – *Serrata del Consiglio* care hotărăște definitiv în 1297 lista familiilor admise

în Marele Consiliu – îi protejează pentru totdeauna de imixtiunea oamenilor noi. Dar *Fermetura* nu oferă protecție împotriva afacerilor proaste. Ruinat, dacă nu chiar alungat, la vârsta de douăzeci și doi de ani, Alvise da Ca da Mosto se gândește mai întâi să facă avere la Bruges, unde are relații și întrevade unele tranzacții. Vânturile potrivnice, întâlnite în punctul extrem sudic al Portugaliei, în largul Capului São Vicente, hotărâsc altfel. Corabia e imobilizată. În așteptarea unor condiții mai bune, călătorii se refugiază în portul vecin, Lagos, care era pe-atunci punctul de pornire al tuturor acțiunilor maritime îndreptate spre sud. Infantele Henric își are acolo reședința, în fața Africii. Pentru moment, se odihnește. Anturajul său ia contact cu venețienii. Infantele vine să-l vadă pe Ca da Mosto și-i vorbește despre acele insule unde averea nu așteaptă decât să fie culeasă: ceea ce aduci valorează de șase sau de șapte ori ceea ce duci. I se arată minunății.

Zahărul din insula Madeira, rășina roșie, alte lucruri aduse din locurile care erau sub puterea aceluia senior.

Infantele sprijină navigația. Autorizează călătoria, o și comanditează dacă trebuie, își ia partea de profit, ceea ce înseamnă, încă de la data aceea, partea sa de sclavi: unul din cinci. Dacă navigatorii respectă suveranitatea portugheză instaurată în insule, se arată încântat să-i vadă pe excelenții marinari venețieni însuflețind un trafic căruia-i găsește atât un interes financiar, cât și unul politic. Prințul e poate mulțumit și să contracareze, împreună cu venețienii, imixtiunea genoveză cam prea insistentă în afacerile Portugaliei.

Henric Navigatorul știa că venețianul Ca da Mosto n-are mijloace pentru o expediție atât de îndepărtată. Îi propune să finanțeze acțiunea. Ordonă armarea unei caravele de nouăzeci de tone, pe care o va comanda un patron portughez. În 22 martie 1455, caravela lui Ca da Mosto părăsește Lagosul. Ajunge în Porto Santo în 27. A doua zi e la Madeira.

Asta dorea infantele, dar venețianul nu-i satisfăcut decât pe jumătate. Căci locul e deja luat în stăpânire. Pozițiile comerciale sunt ocupate. Oamenii de afaceri portughezi exploatează lemnul, mierea, ceara, zahărul, vița de vie. Așa încât trebuie mers în altă parte. Ca da Mosto ajunge în Canare, pe care le dețin spaniolii. Trebuie continuat. Urmând „drumul Etiopiei“, venețianul și caravela lui portugheză se apropie de coasta Africii. Atinge Capul Alb, care nu trebuie ratat, căci, așa cum se știe foarte bine, coasta se curbează apoi la stânga spre sud: cel care ar continua să meargă drept s-ar pierde în imensitatea oceanului. Ca da Mosto nu are ambițiile pe care le va nutri într-o zi Columb.

Ancorează în Arguim, în această insulă în care, încă din 1443, portughezii au făcut un antrepozit pentru comerțul lor cu Africa neagră. Nu suntem aici decât la șase zile de mers de marea piață de la Hoden, unde sosesc caravanele de la Tombuctu sau din Teghazza. Negustori arabi fac legătura dintre Arguim

și Hoden. Europeanii, înarmați cu autorizația oficială a regelui Portugaliei, oferă în Arguim ceea ce au cumpărat în Maroc: postavuri, covoare, pânzeturi, cai berberi, și mai ales grâu. Aducă mătăsurile de Granada. Li se oferă în schimb pulbere de aur și sclavi: cincisprezece „capete” de negri pentru un cal.

Ca da Mosto se informează, căci informația vine o dată cu mărfurile. Află multe despre salinele din Teghazza, ca și despre imperiul Mali. Dar el se vrea navigator, caută drumul Etiopiei.

Caravela sa reia drumul de coastă. Nouă ani după Dinis Dias, Ca da Mosto descoperă la rândul său Senegalul, „cel mai mare râu din tot pământul negrilor”. Ca și, odinioară, ibn-Batuta, portughezul și venețianul n-au reușit să descurce ghemul încâlcit al fluviilor africane. Nu se cunosc decât gurile de vărsare, iar numele creează confuzii. Pentru venețian, Senegalul și Nilul izvorăsc deopotrivă din Paradisul terestru.

După ce a observat oamenii și animalele, a frecventat iarmaroacele și piețele, a socotit cam ce foloase se pot trage din ținuturile Senegalului și Cayorului, Alvise da Ca da Mosto pleacă iar. Coasta se curbează acum spre sud-vest, ceea ce-l încurajează pe navigator. Acolo, cu puțin înainte de Capul Verde, zărește într-o dimineață două pânze albe la orizont. Una dintre nave e portugheză, cealaltă e corabia lui Antoniotto Usodimare.

Încă de la prima convorbire, cei doi bărbați constată că „se aseamănă prin aceea că urmăresc același lucru”. Decât să rivalizeze când au același stăpân, ei hotărăsc să se asocieze. A doua zi, descoperă Capul Verde (azi Dakar). Continuă drumul spre sud. De când sunt n-au văzut o coastă atât de frumoasă. Se minunează de gura de vărsare a fluviului Gambia. Afacerile merg tot atât de bine ca și explorarea. Usodimare cumpără patruzeci de sclavi deodată.

Jos, la orizont, se vede acum „Tramontana”, Crucea Sudului. În 2 iulie, e măsurată durata zilei: douăsprezece ore și jumătate. Ecuatorul e aproape. Se află încă, la drept vorbind, între paralelele 11 și 12.

Dar marinarii refuză să meargă mai departe. După Béthencourt și înainte de Columb, cei doi italieni ai infantelui învață că nu trebuie ignorat dorul de țară. Se impune întoarcerea. Cu calele pline, revin în Portugalia. De acum înainte, descoperirea Africii va fi portugheză, nu genoveză, nici venețiană. Henric Navigatorul îi așteaptă, el care n-a părăsit niciodată Marocul. Se oferă imediat să finanțeze o nouă călătorie.

Ca da Mosto și Usodimare știu acum că mai degrabă se poate face avere în Africa decât în insule. Nu mai este ca în 1442, când se prindeau câțiva sclavi în Rio de Oro. Grâul marocan și stofele importate din Europa sau din Maroc, chiar și sarea portugheză – care ajunge astfel în Sudan la un preț mult mai mic decât sarea caravelor sahariene, sarea oazelor din Taoudenni, la nord de Tombuctu, și din Kaouar, la nord de lacul Ciad – sunt schimbate de genovez și de venețian pe aur, pe fildeș sau pe sclavi, care se găsesc de vânzare pe toată coasta Africii.

În plus, țara aurului e și cea a piperului de Guineea – și se știe că piața europeană e larg deschisă pentru această mirodenie de calitate a doua, dacă vine la un preț rezonabil. În 1454, piperul de Guineea începe să ajungă în Europa fără a mai trece prin mâinile revânzătorilor din Tunis și din Tripoli.

La începutul lui mai 1456, Ca da Mosto și Usodimare se îndreaptă din nou spre sud. Cel puțin la început, îi însoțește o caravelă portugheză. Știind din experiență că o atare călătorie nu poate dura prea mult fără unele neplăceri, profită de un vânt prielnic din nord-vest și ocolesc Canarele fără a se opri. Dar în largul Capului Alb, vântul se schimbă. Împinge spre larg. Trei zile mai târziu, mateloții strigă „Pământ“!, ceea ce dă peste cap toate previziunile, căci cei doi navigatori știu că se află cu spatele la continent. Într-adevăr, sunt câteva insule. Una se va numi Bona Vista, o alta São Tiago, căci suntem în 25 iulie, ziua Sfântului Iacob. Încă foarte recentul lor patriotism portughez îi incită pe cei doi italieni să mulțumească Providenței pentru că aceste „Insule ale Capului Verde“ au fost ignorate de spanioli.

Întrevăd un viitor plin de bogății. Cei doi italieni nu confundă, precum odinioară ibn-Batuta, Nilul cu Nigerul. Ca da Mosto elaborează un program comercial întemeiat pe complementaritatea căilor maritime și fluviale. Sarea din Insulele Capului Verde putea ajunge până în Sudan, s-ar putea aduce în insule aur și sclavi, care puteau fi vânduți apoi în Indiile Orientale. Ca da Mosto nu spune, din păcate, cum are de gând să ajungă din Insulele Capului Verde în Indiile Orientale.

Ca da Mosto și Usodimare regăsesc continentul la sud de Senegal, trec din nou de Capul Verde, navighează în sus pe Gambia până la Mansa (fără îndoială, Mansa Konko), unde rămân câțva timp, făcând cunoștință cu viața unui sat african și încheind afaceri minunate, căci schimbă marfa lor de două parale pe aur și sclavi. Reveniți pe coastă, ajung la fluviul Casamance, ocolesc Capul Roșu (Cabo Roxo), dau nume de sfinți tuturor fluviilor din preajma coastelor cărora le zăresc gurile de vărsare (Sfânta Ana, Sfântul Dominic), se miră de puternicele marea ale Golfului Bissau, descoperă în fine noi insule (Bijagos).

Aici se oprește a doua expediție navală a lui Ca da Mosto și Usodimare. Sau, cel puțin, aici se oprește relatarea lui Ca da Mosto. Și unul și celălalt se vor întoarce în Portugalia, apoi își vor urma destinul de notabili italieni. Averele lor e acum solidă. Reintegrându-se în societatea oamenilor care-și plătesc datoriile, Antonio Usodimare își găsește locul ce-l aștepta în aria tradițională a înfloririi economice a Genovei. La Caffa, nod de trafic din Marea Neagră și poziție finală – până în 1475 – a genovezilor în Orient de la luarea Bizanțului de către turci în 1453, va trata ultimele sale afaceri în calitate de mandatar al firmei florentine Marchioni. Va muri puțin înainte de 1462.

În ceea ce-l privește pe Ca da Mosto, acesta mai întârzie în Portugalia. Hotărăște apoi, așa cum fac totdeauna venețienii, să profite de considerația pe

care o aduce cu sine averea. În februarie 1463, se întoarce la Veneția. Om de încredere al dogelui Cristoforo Moro, este totodată omul de afaceri care animă o rețea comercială întinsă de la Londra până la Alexandria și patricianul căruia Serenissima îi folosește competența și abilitatea. Este ambasador pe lângă sultanul otoman, guvernator al Moreii, amiral al galerelor genoveze pe drumul spre Egipt. Se însoară cu o fată din familia Venier, familie care va da Veneției un doge în 1554. Redactează o *Relatare* a călătoriilor sale. Timpul îndrăzelilor a trecut. Ca da Mosto îi lasă fostului său comanditar gloria și profiturile obținute din Africa.

UN IMPERIU COLONIAL

Portughezii sunt cei care continuă opera italienilor infantelui. Primul dintre acești navigatori se numește Pero de Sintra. Acest gentilom de la curtea lui Alfons V atinge paralela 6. Al doilea este scutierul Diogo Gomes. Care însă nu e negustor. Marinar de meserie, este descoperitor prin vocație. Titlul relatării lui o spune clar: cu *Prima descoperire a Guineii* suntem departe de negustorul Polo cu ale sale *Minuni* sau cu *Milionul* său.

Gomes este și pirat. Negustorii, precum Ca da Mosto, plătesc cu mărfuri proaste sclavii pe care-i vând apoi cu preț bun în Maghreb sau în Europa. E adevărat că, din Senegal și până în Coasta de Fildeș, economia litoralului e mai bogată în sclavi de vânzare decât în aurul atât de aproape pe hartă, dar atât de îndepărtat dacă se au în vedere legăturile terestre: aurul Sudanului urmează valea Nigerului până în locurile de formare a caravanelor, unde încep drumurile Saharei și până la coastă – aceasta va fi Coasta de Aur – unde portughezii îl vor găsi cu adevărat. Pe coasta occidentală, dezechilibrul balanței comerciale e plătit mai mult în oameni decât în aur. Precum odinioară ibn-Batuta, notabilii în trecere cumpără câțiva sclavi pentru trebuințele lor personale sau așteaptă să le fie oferiți. Negustorii cumpără loturi întregi. Alții preferă să organizeze razii. Diogo Gomes se va lăuda a fi luat parte, în 1443, la expediția din Lanzarote contra azenegilor din Tyder.

Au găsit insula Tyder plină de bărbați și de femei. Eu, Diogo Gomes, *almoxarif* din Sintra, am luat, numai eu singur, douăzeci și doi de inși, care erau culcați la pământ, i-am împins înaintea mea ca pe vite, tot singur, o jumătate de leghe până la corăbii. Fiecare dintre noi a făcut la fel și am capturat în ziua aceea aproape șase sute cincizeci de inși dintre acei azenegi. Ne-am întors cu ei în Portugalia, la Lagos în Algarve, unde era seniorul infante, care s-a bucurat mult împreună cu noi.

Este adevărat că, în 1444, Henric Navigatorul și-a atribuit patruzeci și șase de sclavi dintr-o încărcătură de două sute treizeci. Portugalia are nevoie de brațe de muncă. Totuși, infantele va fi acela care va pune capăt unor

asemenea practici. Ceea ce dorește el e să colonizeze; a înțeles că Portugalia nu se va instala solid în Africa decât cu asentimentul indigenilor, altfel spus al conducătorilor de sclavi.

Seniorul infante a spus consiliului său că nu mai trebuie persecutate populațiile acestor ținuturi, ci că trebuie să se caute alianțe, să se negocieze mărfuri și să se facă pace, pentru că intenția sa e să-i convertească la creștinism. Și a ordonat caravelor să plece armate pentru pace și pentru război.

Pacea, firește, nu interzice să cumperi de la negustorii de sclavi această mână de lucru de care se duce lipsă la Lisabona, ca și în Madeira. Ea înseamnă doar condamnarea raziilor. Sufletele bune se justifică afirmând că sclavii vor fi botezați. Câțiva ani mai târziu, Cristofor Columb avea să gândească la fel.

Reintră atunci în scenă o putere care, de la uimitoarea aventură a „prințului Fortunei” în secolul precedent, rămăsese în afara acțiunilor de descoperire duse spre Apus. Grijuliu față de China ca și de Etiopia, papa nu părea să-și facă griji în privința insulelor din Atlantic și a coastelor Guineii. O cerere a regelui Alfons V în 1453 avea să-i atragă însă atenția. E vorba pur și simplu de a obține sancțiunea pontificală pentru monopolul stabilit în fapt de către portughezi la sud de Canare. La 8 ianuarie 1455, o bulă a lui Nicolae V – primul constructor al noii bazilici Sfântul Petru – interzice orice navigație în Africa fără autorizația regelui Portugaliei.

În 1456, Diogo Gomes e instalat de către infantele Henric în fruntea unei escadre de trei caravele – el însuși o comandă pe cea numită *Picanso* – pe care o conduce până la Rio Grande. Găsind o călăuză care cunoaște interiorul țării, urcă pe cursul Gambiei, vede antilope și elefanți, schimbă mărfurile lui proaste pe 180 de livre de aur în pulbere, atinge Uli Mansa și Ani Mansa în punctul Maka, apoi Cantorul. Se află, atunci, la circa 400 de kilometri de coastă. Mai mult decât în alte părți, circulă zvonuri despre aur. Li se vorbește despre un oraș de aur, Quioquia (Kukia, pe cursul superior al Nigerului), unde douăzeci de oameni n-ar putea ridica piatra de aur ce alcătuiește pragul palatului regal din Mali. De notat că numeroși călători arabi au povestit de-a lungul secolelor despre această piatră. Gomes simte că aurul e foarte aproape, dar rămâne în afara razei de acțiune a caravelor.

Anul următor, Gomes nu poate găsi bani pentru o nouă expediție. Cucerirea localității Alcaçer Seguer (Ksar es-Seghir), pe coasta de nord a Marocului, a acaparat, în 1458, finanțele portugheze. Gomes nu reia așadar drumul Africii decât după moartea (13 noiembrie 1460) infantelui Henric Navigatorul. Dar Alfons V respectă promisiunile făcute de unchiul său. Diogo Gomes e pus în fruntea tuturor forțelor portugheze ce navighează pe coasta Guineii. Cu o caravelă și zece cai revine pe Senegal. Face un popas la Joal, unde regăsește caravela

portughezului Gonçalo Ferreira și pe cea a genovezului Antonio de'Noli, un navigator experimentat al cărui frate este, la Genova, fabricant de busole și de hărți maritime.

Ferreira e trimis în grabă la Capul Verde spre a captura un traficant neautorizat, fără îndoială un spaniol, un oarecare Prado, care-și va sfârși zilele în închisoare la Porto. Apoi a reluat drumul spre nord, nu fără o escală în Insulele Capului Verde – pe care, la patru ani după Ca da Mosto, Diogo Gomes și Antonio de'Noli le descoperă la rândul lor – și o alta în Canare, unde cei doi bărbați se despart. Gomes trece prin Azore, Noli – prin Madeira. Ajuns primul în Portugalia, Noli va obține numirea, la 19 septembrie 1462, în funcția de căpitan al insulei São Tiago și al altor patru insule ale Capului Verde, pe care Gomes va socoti a le fi descoperit el însuși. Nimeni nu va ști vreodată care dintre ei – Ca da Mosto, Usodimare, Noli sau Gomes – a ajuns primul în Insulele Capului Verde.

Cu piperul de Guineea, pe care Europa îl consideră de calitate inferioară celui din Indii, Gomes mai aduce 180 de livre de pulbere de aur dobândită pe cursul Gambiei, precum și aurul traficantului Prado: o avere susceptibilă să-i convingă pe increduli. A fost găsită țara aurului. Mai trebuie și ocupată. Gomes a venit de acolo cu cel puțin două certitudini: Senegalul și Nigerul sunt două fluvii distincte, iar aurul se obține spălând nisipul.

Spre a face față curențelor monetare ale Europei Occidentale, mulți visau la acel „aur al Sudanului“, care însă nu va aduce pe piața europeană decât o ușoară ameliorare. Evitându-l pe intermediarul maghrebin, negustorii de pe traficul maritim cumpără în condiții avantajoase, dar aceste achiziții secătuiesc aprovizionarea tradițională de pe drumul caravelor Saharei. Aurul procurat în Arguim și în La Mine e cel care ar fi fost cumpărat mai scump la Sijilmasa ori la Tlemcen. A fost găsit fabulosul aur al Sudanului, dar nu e decât o iluzie. El aduce bogăție câtorva negustori și regelui Portugaliei. Pentru economia europeană, cantitatea de metal prețios rămâne aceeași. Sursa de bogăție găsită de Gomes înseamnă cam treizeci sau patruzeci de mii de piese de aur de un aliaj ordinar. Pentru un om de afaceri e mult. E prețul a vreo zece nave. Altfel spus, această operațiune, memorabilă căci e excepțională, se arată a fi de o mare rentabilitate. Nu e totuși, în acel moment, decât de trei ori averea principalului om de afaceri de pe piața Genovei. Este o zecime din amenda aplicată lui Jacques Coeur. În viața economică la scară continentală – nu înseamnă nimic.

Africa a devenit terenul rezervat al Portugaliei. Precum venețienii la Constantinopol în secolul al XIII-lea, precum genovezii la Caffa în secolul al XV-lea, portughezii se consideră intermediarii obligatorii pentru traficul – prezent și, mai ales, viitor – cu această Africă Occidentală, pe care cei mai mulți o numeau atunci Guineea și despre care se persistă în ideea că e drumul spre Etiopia. Transformând locurile de escală în poziții întărite și câteva baze

Într-un veritabil imperiu colonial, portughezii încep să organizeze cucerirea. Primul antrepozit a fost insula Arguim. În 1444, prima companie colonială a timpurilor moderne ia naștere la Lagos (azi, în Nigeria), noul centru african numit așa în amintirea portului din Algarve, de unde a pornit aventura.

Câțiva genovezi mai încearcă încă să replice imperiului în curs de organizare între Arguim și Lagos. Se lovesc de caravelele portugheze și de tunurile lor. Navele lor fiind capturate sau scufundate, încărcăturile confiscate – se lasă păgubași. Unuia dintre ei, în 1454, i se taie mâna dreaptă ca unui hoț oarecare. Ultimul, Antonio de Noli, navighează în 1460 pe coasta Senegalului, unde cumpără sclavi. Va sfârși prin a se pune sub autoritatea lui Diogo Gomes, apoi va deveni slujitorul fidel al regelui Portugaliei.

Alfons V n-a încetat, în acest timp, să se intereseze îndeaproape de activitatea exploratorilor săi. Când, în 1469, îl autorizează pe Fernão Gomes să exploateze bogățiile Guineii, o face cu condiția ca Gomes să înainteze în fiecare an cu o sută de leghe mai departe decât în anul precedent. Renaște cu aceasta speranța unei „treceri” spre est. Dincolo de Capul Palmas, Soeiro da Costa vede alungindu-se o coastă paralelă cu ecuatorul, care e foarte aproape. Către paralela 4 ne aflăm în fine la trecerea spre Etiopia.

Regele Portugaliei trece acum de la implantarea comercială la ocuparea politică. Începe cu Maghrebul. La 24 august 1471, cu o flotă puternică și cu o veritabilă armată, ocupă Arzila. Cinci zile mai târziu pune stăpânire pe Tanger. Regele Portugaliei își va zice de acum înainte „rege al Portugaliei și al Algarvei de dincoace și de dincolo de mare în Africa”. În acest timp, în Golful Guineii, războiul dintre Portugalia și Spania își arată roadele: flotele europene nu încetează să se încaiere. Descoperirile bat pasul pe loc.

În vreme ce sunt explorate ținuturile întrevăzute și se organizează exploatarea economică a coastei africane – traficul de aur și cel de sclavi – nici India, nici Părintele Ioan nu sunt dați uitării. După consolidarea din anii 1445–1455, căutarea „trecerii” revine în prim plan, îndemnându-i pe navigatori să meargă înainte, mai curând decât să se instaleze.

Coasta Guineii a rămas lungă vreme drumul speranței. Trecerea spre est pare deschisă. Nu ai decât să continui – până în Oceanul Indiilor. Bazele portugheze nu sunt numai un mijloc de consolidare a puterii, sunt și escalele viitorului periplu ecuatorial în jurul Africii. Progresând lent, explorând fluviile de coastă, precum Camerunul, portughezii se apropie de India.

Pero de Sintra atinge în 1460 și depășește în 1461 Serra Leão (viitoarea Sierra Leone). Diogo Alfonso încheie în acest răstimp explorarea insulelor septentrionale ale Arhipelagului Capului Verde. Zece ani mai târziu, Soeiro da Costa înaintează cu 600 de mile pe coasta Malaguette și pe Coasta de Fildes. În 1472, João da Santarem și Pero Escobar descoperă Delta Nigerului și avansează în larg până la insula São Tomé. Ecuatorul e atins.

Concurenții pretind să se amestece din nou în treburile Africii. Cei mai redevabili rămân castilienii, mereu nemulțumiți de partajul care le interzice să depășească Capul Bojador. În august 1475, noua regină, Isabela Catolica, îi incită pe față pe navigatorii castilieni să ia parte la explorarea Golfului Guineii. Flota considerabilă – chiar dacă nu numără treizeci de nave, cum se laudă castilienii –, pe care o comandă în 1476 Carlos de Valera, lansează o veritabilă provocare monopolului portughez. Firește, portughezii răspund cu lovituri de tun. De-o parte și de cealaltă, timp de trei ani, se trimit întăriri, se scufundă vase, se iau prizonieri. Rezultatul va fi o consolidare a avansului portughez. Alfons V își întărește pozițiile. Castilia are alte preocupări și sfârșește prin a ceda. Tratatul de la Alcobaça (4 septembrie 1479) constituie o nouă recunoaștere a monopolului economic și a drepturilor politice ale Portugaliei asupra coastei Africii la sud de Capul Bojador. Castilia va trebui să-și caute șansele în altă parte.

De acum înainte, având libertate de acțiune, Portugalia se instalează solid pe litoralul marocan. E la Ceuta încă din 1415. Alfons V ocupă fără luptă în 1458 mica localitate Ksar es-Seghir, între Ceuta și Tanger. După mai multe eșecuri, o puternică armată ocupă la 24 august 1471 portul Arzila, pe coasta atlantică. Cinci zile mai târziu, portughezii ocupă Tangerul. Doar implantarea spaniolilor de la Melilla în 1497 va mai tulbura acest control portughez asupra porturilor marocane, care se extinde spre sud până la Massat în 1488, la Agadir în 1505 și la Safi în 1508.

Mai puțin primejdioase pentru Portugalia sunt intervențiile venite de dincolo de Pirinei. Jacques Coeur își închipuie că francezii vor putea foarte bine trata direct cu Orientul. În generația următoare, câteva spirite mai originale își îndreaptă ambițiile spre noul imperiu portughez. E cazul lui Eustache de la Fosse, un negustor din Tournai care-și încearcă norocul în 1479, cu o caravelă spaniolă, pe coastele Guineii. Ajuns în La Mine, va fi supus tirului tunurilor și vasul îi va fi confiscat; readus în lanțuri, în fundul calei, în Portugalia, va fi condamnat la moarte, dar va evada cu puțin înainte de a fi dus la spânzurătoare.

Abia revenit în Franța, Eustache de la Fosse încearcă să-și valorifice activitatea. A descoperit o insulă unde te vindeci de lepră: e insula São Tiago din Arhipelagul Capului Verde. Remediul e făcut din broaște țestoase în vârstă de șapte ani.

Leprosul se vindecă mâncându-le, ungându-se cu sângele lor și înmuind orice carne în grăsimea lor. Astfel, după doi ani, este salvat și vindecat de lepră.

Or, în acel moment există în Franța un om extrem de credul deîndată ce i se propune un leac împotriva reiei de care suferă și împotriva acelor de care ar putea suferi: este Ludovic XI. În iulie 1483, atunci când simte că

forțele îi slăbesc, i se face frică de lepră. Expediază de urgență o solie în Insulele Capului Verde. Două corăbii mari și o întreagă armată – trei sute de oameni – pornesc spre leacul miraculos. Când se vor întoarce, regele va fi deja mort (30 august 1483).

Pentru descoperitorii coastei africane, totul părea posibil din moment ce fusese depășit Capul Bojador și fuseseră fixate punctele de legătură capabile să susțină expedițiile îndepărtate. Deziluzia e însă cu atât mai mare când, între 1472 și 1474, se ia cunoștință de aspra realitate. Lopo Gonçalves o află chiar în timpul în care trece ecuatorul: Gabonul nu-i decât un fluviu. Coasta se curbează către sud. „Trecerea“ se îndepărtează. Descoperirea insulei São Tomé, în scurt timp populată de portughezi condamnați la moarte (1485), apoi de evrei izgoniți (1492), reprezintă doar o slabă consolare.

Portughezii nu se descurajează. La urma urmei, Africa este suficientă pentru bunăstarea lor, iar cele două porturi, Lisabona și Lagos, joacă rolul de porți ale Europei spre această lume atlantică, al cărei interes Genova și Veneția n-au știut să-l vadă. În timp ce Veneția trăiește în admirația propriului său destin, în timp ce Genova exploatează, în Mediterana și în Marea Nordului, căile tradiționale ale opulenței ei, Portugalia face din Africa proprietatea sa, fără a renunța la drumul Indiilor. Aurul Guineii finanțează aventura.

Devenit rege la 28 august 1481, João II vrea mai întâi să se pună la adăpost de noi atacuri. Încă din 1482, portughezii construiesc în ceea ce ei numesc „Coasta Aurului“ (azi Ghana), fortăreața São Jorge da Mina, care va deveni centrul unei veritabile colonizări. Unsprezece ani mai târziu, aveau să facă din ea punctul de sprijin al unui nou antrepozit permanent. La Mine (azi Elmina) e în vremea aceea placa turnantă a întregului trafic cu imperiul Beninului care se întrevede după descoperirea Voltei, apoi a deltei Nigerului. Portughezii își consolidează monopolul, organizând patrularea în Golful Guineii a câtorva vase de război însărcinate să-i atace cu tiruri de artilerie pe contrabandiști. E mărită fortăreața din La Mine. Și întărită. Trebuie ținute, în același timp, sub control marea și uscatul. Noii stăpâni ai Golfului Guineii repetă gesturile francilor în Pământul Sfânt al secolului al XII-lea: La Mine este Krak-ul noilor vremuri. Cu puncte de legătură precum Ceuta, Arguim și La Mine, acțiunile îndrăznețe încep doar în apropierea ecuatorului.

Și cum teritoriul trebuie marcat zi de zi și de-a lungul coastelor, João II se gândește să ridice în locurile semnificative – care sunt capurile și estuarele – borne înalte de piatră (*padrões*) purtând armoariile și numele său, precum și data descoperirii. Navigatorii vor putea astfel, prin câteva formule bine ticluite, să înscrie și ei în piatră propriul lor rol.

Traficul se întetește acum. Creșterea tonajelor pe care o necesită explorarea coastelor îndepărtate – unde nu se poate pleca fără o considerabilă provizie de apă potabilă, de vin, carne și pesmeți – lasă pentru întoarcere calele

libere spre a fi încărcate. Aurul ocupă puțin loc. Alături de sclavi, frahtul mai cuprinde toate produsele după care se dă în vânt Europa, pradă modei exotismului. Între acestea, mai ales piperul de Guineea și cel de Benin, pe care Europa îl califică de „fals piper”: mirodeniile săracului cu care se mulțumesc consumatorii modești, cei care mănâncă din ce în ce mai des o carne căreia condimentele îi maschează îndoielnica prospețime. Importurile de piper de Guineea nu încetează să crească. La sfârșitul secolului vor depăși suta de tone pe an.

Diogo Cão – Diego Câinele –, învingătorul insolentului La Fosse, se află în 1483 pe Congo (Zair), a cărui importanță o bănuiește, văzând câtă iarbă și cât pământ cară cu ea marea în largul estuarului. Foarte repede înțelege că, în această regiune de coastă, nu va întâlni decât câteva regate vasale ale imperiului Congoului, o putere îndepărtată, după cum i-o sugerează gesturile localnicilor. Trimite deci spre interior plenipotențieri, apoi, văzând că aceștia nu se întorc, ripostează luând ostatici dintre congolezii urcați la bordul navei lui. Tratați cu prudență ca invitați și profund mirați de a ajunge, câteva luni mai târziu, la Lisabona, îmbrăcați în haine europene, acești ostatici vor fi, în anul următor, schimbați în mod solemn – și cu bucurie – contra portughezilor. Acest incident avea să conteze mult pentru popularitatea Portugaliei în Congo. Regele Nzinga Nkoyou se va socoti prieten al regelui João II, cu care va face schimb de ambasade. Povestea se va termina rău pentru Congo, unde clanurile se vor înfrunta în numele religiilor lor rivale, creștinism și fetișism. Când, în 1506, creștinii vor învinge, nu vor juca rolul de aliați fideli ai Portugaliei.

CĂTRE „TRECERE“

Cão revine doi sau trei ani mai târziu, împreună cu un grup de misionari, spre a evangheliza țara. Ostatici lui congolezi îi servesc acum drept interpreți. Un moment crede că a găsit „trecerea”; nu e decât tot largă și lungă gură de vărsare a fluviului Congo. Se convinge ușor de aceasta, urcând pe fluviu pe o distanță de 90 de mile până la Matadi, fără a întâlni o veritabilă rezistență, într-atât forța imperiului congolez e îndreptată atunci spre interior și împotriva sudului care reprezintă amenințări serioase contra puterii regatului instituit la începutul secolului al XIV-lea în jurul orașului Congo.

Cão a luat din nou drumul de-a lungul coastei. Ajunge în vecinătatea tropicului Capricornului. Tot nu vede trecerea spre est. Moare dincolo de Capul Negro, aproape de Capul Padrão. A atins latitudinea de 21°48’.

O adevărată expediție științifică intervine, purtată de două caravele armate în acest scop de regele Portugaliei João II, nepotul Navigatorului. Condușă de João Afonso d’Aveiro, ea îl include și pe acél uimitor personaj care e astronomul și cartograful Martin Behaim din Nürnberg. Sarcina lui este să stabilească latitudinile exacte și să întocmească o hartă completă a lumii

cunoscute. Se știe că Behaim va alcătui, în 1492, primul glob terestru. În douăzeci și șase de luni, misiunea reușește să facă inventarul imperiului portughez. Atinge aproape ultimele descoperiri ale lui Diogo Cão. Decimată de boală, se întoarce din drum spre paralela 18. Globul lui Martin Behaim se va opri aici, marcând – după Capul Frio, la 18°23' – cu o ipotetică mare capătul meridional al unei Africi în continuare ciuntite cu vreo cincisprezece grade.

La Lisabona, devenită sediu al inițiativelor și al finanțărilor – prea importante acum pentru modestele medii economice de la Lagos și din Algarve –, lumea are în vedere un singur lucru: Africa asta care se tot alungește e o Africă portugheză, infinit mai vastă decât o bănuiau descoperitorii Golfului Guineii. Inventarul e un motiv suficient de a persevera. Dar regele João II își lansează acum exploratorii pe cele două drumuri, cel de est cu Pero da Covilham și Afonso de Paiva, cel de vest cu Bartolomeu Dias, pe care regele îl lasă, în 1487, să încerce mai la sud ca niciodată acel ocol al Africii care va face din continent un pământ portughez și va pune în fine Europa Occidentală în relații directe – scutită de acea teribilă barieră care e, din Maghreb până la Marea Roșie, lumea arabă și turcă – cu cele două Indii, cea a mirodeniilor și cea a Părintelui Ioan.

Dias e un om cu experiență. E marinar de profesie, nu negustor. Apartine marinei regelui. Făcuse parte, cu cincisprezece ani mai devreme, din expediția care întemeiasă La Mine. Are ca pilot pe un anume Pero d'Alemquer, și el excelent marinar, pe care-l va lua cu sine, pentru călătoria lui din 1498 Vasco da Gama. La 1 august 1487, Dias părăsește Lisabona cu două caravele de 50 de tone – *São Cristovão*, pe care o comandă el însuși, și *São Pantaleão* – precum și cu o corabie de transport având însărcinarea de a suplini efectele îndepărtării în privința aprovizionării. Pornește spre Atlanticul de Sud. La sfârșitul lui noiembrie, atinge punctul extrem al avansului realizat de Diogo Cão.

Acum vânturile sunt potrivnice: alizeul care suflă de la est dinspre babord la ecuator și permitea un mers bun cu scurte porțiuni de zigzaguri, suflă de la sud-est pe măsura îndepărtării de tropic. Caravelele se manevrează greoi în zigzag. La gura de vărsare a fluviului Orange, după paralela 28, Dias ușurează expediția, renunțând la corabia grea și lentă. Trebuie să înainteze mai repede dacă vrea să nu fie obligat să se întoarcă din drum înainte de a fi găsit „trecerea“. Să mergi mai repede nu-i destul. Alizeul se opune înaintării spre sud-est. Dias e însă un remarcabil navigator și asociază o bună cunoaștere a sistemului vânturilor cu o uimitoare intuiție. Inversează calculele de drum devenite obișnuite în emisfera nordică, cele ale marii bucle, ale *voltei*, conform cărora, încă din anii 1430, vântul de vest favorabil întoarcerii la Lisabona trebuie căutat foarte la nord și în larg.

Cu spatele la coastă, Dias ajunge, deci, către sud, la latitudinea medie unde suflă în sfârșit vânturile de vest. Le întâlnește spre paralela 40, care la sud corespunde aproximativ cu latitudinea Lisabonei la nord. Venind deci, în

mod paradoxal, dinspre sud ocolește, fără să-l vadă, la 16 august 1488, pe o furtună înfiorătoare, un cap pe care la întoarcere îl va numi, chiar din această pricină, Capul Furtunilor.

De notat că vântul de vest, în sfârșit întâlnit, va fi, pentru întoarcere, un greu handicap. În anii 1420, marinarii chinezi și-au asumat acest risc. Au eșuat. Trecerea de acest cap spre vest anunță acele dificultăți pe care aveau să le cunoască descoperitorii Americii de Sud când vor dori să ajungă în Pacific.

Coasta s-a curbat spre est. Două zile mai târziu, Dias ocolește Capul Acelor (Agulhas), care se află la latitudinea de $34^{\circ}52'$ – cu $28'$ mai la sud de Capul Bunei Speranțe – veritabilul vârf al Africii. Nu poate fi vorba de oprire când te găsești, poate, în fața răspunsului la întrebarea pusă încă din antichitate. Coasta se alungește spre est. Dias se hotărăște să meargă mai departe. La începutul lui martie, ajunge la o certitudine: coasta se curbează spre nord-est. „Trecerea“ a fost găsită. Bartolomeu Dias și-a îndeplinit misiunea. Se întoarce. În decembrie 1488 este la Lisabona. Drumul Indiilor e deschis. Nu trebuie decât să se continue spre ecuator. După aceea, se știe despre ce e vorba. Oceanul Indian este bine cunoscut – și e cunoscut și capătul călătoriei, porturile Ormuz și Calicut, pe care Occidentul le socotește cheile Orientului. Parcurgându-l, drumul va duce la Părintele Ioan. Acum se știe unde e de găsit. Drumul nu mai prezintă nici o incertitudine. Regele João II rebotează Capul Furtunilor: va fi de-acum încolo Capul Bunei Speranțe.

Omul de mare care e Dias va trage din această experiență o altă consecință: mărilor sudice sunt dificile, iar ușoarele caravele, atât de avantajoase în explorarea estuarelor africane și în manevră în sistemele de vânturi puțin cunoscute, nu mai sunt un instrument potrivit pentru navigația australă. Trebuie nave cu coca mai robustă și cu greementele mai puternice. Vasele succesorilor săi vor fi mai bine adaptate pentru Capul Furtunilor. Combinații de caravelă și corabie, navele lui da Gama și Magellan vor asocia coca corăbiei cu greementul mixt de pânze latine și de pânze pătrate, ceea ce va permite să se facă față încercărilor legate de navigația îndepărtată.

În anul următor, în timp ce cartografiile încep să deseneze o Africă de dimensiuni noi, iar Europa e năucită de amploarea lumii întrevăzute, genovezul Cristoforo Colombo – Cristofor Columb – adnotează în consecință exemplarul său din *Imaginea Lumii* de Pierre d'Ailly.

Portugalia este stăpână pe drumul deschis de Dias, acest drum pe care navigatorii infantelui Henric l-au jalonat cu escale de neevitat. La ce bun să-ți bați capul pentru un drum cu mult mai hazardat? De ce să-ți asumi noi riscuri? Când Cristofor Columb își oferă serviciile pentru o traversare transatlantică, João II optează pentru prudență. Nu poate finanța chiar totul, iar aventura „trecerii“ nu e încheiată: trebuie să se ajungă în India. Africa și lumea sunt ale Portugaliei, dar Africa măsoară, de la nord la sud, de două ori cât se credea, iar cucerirea rămâne a fi exploatată. João II îl refuză pe îndrăznețul genovez.

Cristofor Columb

UN GENOVEZ

Este genovez, fiul unui țesător. Când, în 1498, va primi o gratificație consistentă, va spune el însuși că e născut la Genova; orașului său de origine îi va rezerva o parte însemnată din fondurile de binefacere pe care i le îngăduie averea sa. Familia lui e originară din Galicia, din Corsica? E vorba de evrei emigrați din Catalonia? Niciodată n-a fost adusă vreo dovadă credibilă în acest sens.

Când se va stabili în Peninsula Iberică va vorbi curent castiliana – și aceasta va fi limba în care va și scrie. Chiar în scrisorile adresate fraților săi, chiar în corespondența cu *Casa di San Giorgio*, care gestionează la Genova interesele creditorilor Comunei, și chiar în notele redactate pentru sine, nu va utiliza limba italiană, sau, mai exact, dialectul genovez care e cu siguranță limba curentă a mediului său profesional de meseriași, apoi de negustori, până în momentul în care, la douăzeci și opt sau treizeci de ani, părăsește Italia. Începând din 1481 există, scrise de mână lui, vreo sută de texte autentice. Cu excepția a două scurte pasaje, toate sunt în castiliană. Dar castiliana pe care o vorbește e una rudimentară. E acea castiliană amestecată cu expresii portugheze, folosită în mediile de afaceri din Lisabona și care, din aceleași rațiuni, anunță „portuniola“, atât de uzuală azi în America Latină.

De altminteri, dacă limba sa maternă ar fi fost castiliana, ar fi – în sens invers – de mirare ca o întreagă copilărie trăită la Genova să nu-i fi lăsat atâta deprindere a italienei încât să corespundă în această limbă cu italienii. Dacă vorbește și scrie în castiliană, motivul este o hotărâre deliberată. Fără nici o îndoială, începând din 1485, Columb se vrea spaniol. N-a uitat că e genovez, dar dialectul genovez e puțin vorbit în viața de toate zilele la Lisabona sau la Cádiz, cu atât mai puțin la Granada sau la Sevilla. Și dacă e vorba să învețe o nouă limbă, Columb se va fi gândit desigur că e mai folositor să se familiarizeze cu limba țării în care împrejurările l-au adus să trăiască, decât să învețe târziu italiana din Toscana care nu i-ar servi la nimic.

Să adăugăm că citește și scrie în latină, limbă învățată mai probabil la maturitate decât în copilărie – și cu siguranță nu la universitatea din Padova,

așa cum va dori să acrediteze fiul său, Fernando, atunci când va scrie o biografie ușor flatantă a amiralului. Om de acțiune în anii tinereții sale, când nu e altceva decât negustor, Cristofor Columb continuă să fie un om de acțiune și la vremea călătoriilor de descoperire. Dar cel pe care viitorii săi comanditari l-au luat timp îndelungat drept un visător este și un foarte profund intelectual. Nu un „savant” însă. O recunoaște și va suferi din pricina asta. A primit buna și solida instrucție pe care o primește într-un mare oraș ca Genova orice fiu al unui meșter artizan. A dobândit în acei ani de formare gustul lecturii, care explică întreaga sa aventură, ca și gustul de a scrie, care-l va îndemna să-și adnoteze cărțile, să-și însemne zi de zi observațiile, să-și intensifice corespondența, rapoartele și memoriile justificative. Autodidact mai curând decât universitar, făcând în lecturile sale alegeri în care se îmbină în chip uimitor enciclopedismul cel mai rigid cu gândirea științifică cea mai nouă, Columb a luat contact cu cultura acestor oameni de afaceri genovezi ce nu practică umanismul confrăților lor florentini, dar care nici nu se mai rezumă, precum în secolul precedent, doar la studierea manualelor de negustorie. Înțelegerea lumii și gradul de cultură pe care le vom găsi la Columb pot să uimească. Ar putea deruta în cazul unui țesător care ar rămâne țesător, dar nu și în acela al unui fiu de artizan care se alătură foarte devreme tinerilor ambițioși care străbat drumurile comerciale pe socoteala marilor companii genoveze.

Dezbaterea rămâne așadar deschisă – și nici un document nu permite lămurirea cu certitudine a originilor îndepărtate ale unei familii de țesători căreia destinul unui om îi va conferi în mod abuziv poate, o aură de mister. Nu s-a afirmat oare că ar fi corsar catalan, ba chiar marinăr scandinav? Câte nu se vor scrie în legătură cu înălțimea lui, cu tenul lui de culoare deschisă, cu ochii gri-albaștri, cu părul blond-roșcat! În ce privește originile lui apropiate, lucrurile sunt totuși clare. Într-adevăr, se poate oare bănui de origine evreiască o familie care, dacă ar fi plecat din Catalonia spre a evita efectele ordonanțelor din 1391, fără a se converti la creștinism, ar fi adoptat, în noua ei patrie, atât de rapid credința creștină? Și de ce acest descendent din catalani ar fi vorbit castiliana mai curând decât catalana atât de familiară tuturor celor care frecventează porturile Mediteranei? Cel mai sigur este, probabil, să ne oprim la această simplă certitudine: fiul țesătorului genovez Domenico Colombo, nepotul țesătorului genovez Giovanni Colombo, e genovez. Și, drept omagiu adus tatălui său, va da numele Sfântului Dominic uneia dintre așezările întemeiate de el – Santo Domingo.

S-a născut între 25 august și 31 octombrie 1451, fiind cel mai mare dintre cei patru copii ai unei familii de artizani prosperi. Domenico este maestru în meseria lui. E țesător, dar nu unul sărac. Soția lui are avere. Cristoforo învață meșteșugul tatălui său. Când, în 1472, la Savona – unde tatăl său s-a stabilit pentru un timp, cu scopul de a cumula meseriile de țesător și de cârciumar – semnează

în calitate de martor un act notarial, se declară el însuși „lucrător în lână din Genova“. Dar orizontul profesional i se pare strâmt. A depășit cu puțin vârsta de douăzeci de ani când părăsește definitiv meșteșugul lânii, spre a porni pe calea ce-i face să viseze la aur și la mătase pe toți genovezii obsedați de spiritul aventurii: calea afacerilor îndepărtate. De câțiva ani a și navigat în Mediterana. Și e captivat de gustul lecturii. Este, fără îndoială, perioada în care a început să-și îndrepte interesul către geografie, cosmografie, cartografie. Poate că în acest oraș, în care se alcătuiesc hărți maritime faimoase în toată Europa, învață să deseneze lumea cunoscută.

Fiul artizanului nu are capitaluri de investit. Cristoforo Colombo intră într-o societate, a Centurionilor, aflată în fruntea mai multor companii comerciale și bancare, totodată una dintre cele două sau trei familii care domină viața economică a Genovei. Filippo și Federigo Centurione sunt cei mai mari bancheri ai orașului. Întrețin strânse relații cu florentinii și în particular cu familia Medici, care n-au filială la Genova și îi iau drept asociați și intermediari în multe afaceri. Familia Centurione face comerț cu Orientul și cu Occidentul.

Societatea are mandatarî în toate piețele imperiului economic genovez. Dar în acest moment în care Genova pierde ultimele ei poziții în Marea Neagră și în care Orientul pare a se închide, ea își îndreaptă în mod special atenția spre acea piață în dezvoltare de când cu ultimele retrageri ale Islamului, piața Peninsulei Iberice. Cel care comandă flota portugheză este un genovez. În timp ce Veneția se epuizează apărându-și imperiul mediteranean, se implică în afacerile din Cipru și își mobilizează întreaga flotă contra turcilor, genovezii animă curentele comerciale ce se înnoadă în porturile iberice. Familia Centurione este prezentă la Lisabona, tot așa cum este și la Sevilla sau la Barcelona. Va fi printre principalii bancheri ai noii Spanii – și însuși Carol Quintul i se va adresa ei. Foarte puternica ei implantare în Castilia sfârșitului de secol al XV-lea nu va fi străină de orientările viitoare ale lui Cristofor Columb.

Dincolo de Gibraltar, familia este prezentă în Atlantic. Deține poziții solide în Anglia, ca și pe coasta Guineii. Societățile ei înfruntă pericolele: societatea care-i poartă numele este cea care, într-o generație anterioară, îl trimite pe Antonio Malfante pe drumurile interioare ale Africii.

Columb învață repede să cunoască lumea. Orizonturile lui sunt variate. Clanul Centurione fiind în legătură de afaceri cu societatea Spinola și cu Di Negro, altă forță a comerțului genovez, Columb lucrează și pentru aceștia. Îi vom regăsi până la urmă asociați la întreprinderile lui, comanditari pricepuți dar prudenți față de ceea ce le apare atât ca o afacere genoveză, cât și ca o expansiune spaniolă.

Tânărul străbate mai întâi în lung și în lat Mediterana. Îl găsim negustor la Chios, acea insulă din Asia Mică rămasă, chiar după pierderea pieței alaunului, unul dintre marile antrepozite din ce mai subzistă din comerțul genovez în

Orient. Îl găsim corsar în serviciul regelui René de Anjou, în 1472, în apele Tunisului spre a acostă o galeră aragoneză. În 1476, iată-l în Atlantic. Însoțind țesături de lux, este la bordul uneia dintre corăbiile flamande – *Bachalla* – pe care flota franceză a amiralului Coullon le Vieux încearcă să le oprească la 13 august 1476 în largul Capului São Vicente, la extremitatea sud-vestică a Portugaliei. Corabia lui fiind incendiată, ajunge înot pe coastă, se duce la Lisabona și-și reia slujba la Spinola și Di Negro. Ajunge totuși și în Anglia, apoi în Irlanda, navighează câțva timp pe Baltica, urcă până în Islanda. Acolo aude vorbindu-se de acea insulă de la vest pe care o cunosc pescarii islandezi și care trebuie să fie Terra Nova. Se va lăuda a fi navigat, în februarie 1477, grație unei ierni deosebit de blânde, până la o sută de leghe „oltre Thile“.

Această insulă e la 73° latitudine nord, și nu la 63 cum pretind unii. Nu e situată nici pe meridianul pe care i-l atribuie Ptolemeu și care include Occidentul nostru, ci mai la vest. Această insulă e mare cât Anglia. Merg acolo negustori englezi, mai ales cei din Bristol.

Marea insulă pe care o descrie este, evident, Islanda. Poziția pe care o dă – 73° – este, în schimb, cea a micii insule Jan Mayen, la nord-est de Islanda, în timp ce Ptolemeu situează într-adevăr Thule în locul real al Arhipelagului Feroe, la 63°, între Scoția și Islanda. Leghea lui Columb măsurând o cincisprezecime de grad, o sută de leghe fac 6°40', adică exact ceea ce desparte Jan Mayen de coasta septentrională a Islandei. În afară de cazul că am admite că acest excelent navigator se înșală cu zece grade latitudine – în longitudine e altceva – și că inventează o distanță, reală totuși, și în afară de cazul că am admite că vede englezi pe o insulă pierdută, trebuie, fără îndoială, să înțelegem că vorbește mai întâi de o navigație nu „dincolo de Thule“, ci către o „altă Thule“, care ar fi Jan Mayen, dacă nu Groenlanda căreia i s-ar potrivi observația „mai la vest“; dar atunci ar fi de mirare că o ia drept insulă, deși n-a făcut decât s-o atingă și că îi poate da dimensiunile, pe atunci necunoscute. Naratorul – aici este fiul său Fernando, care recopiază cu mai multă sau mai puțină fidelitate hârtiile tatălui său – revine apoi la Islanda, pentru a o descrie și a-i evoca pe „aventurierii comercianți“ englezi despre care știm că o frecventau într-adevăr.

Pentru Columb, vremea Nordului s-a încheiat. În 1477, ca atâția alți genovezi ambițioși, e la Lisabona. În 1478, îl găsim în Madeira, unde cumpără o încărcătură de zahăr în contul lui Luigi Centurione, unul dintre marii comandanți ai armării navale și ai comerțului genovez.

În anul următor, Columb se instalează la Lisabona, marele oraș a cărui piață financiară a detronat de douăzeci de ani micile piețe ale Sudului, cele din Algarve, care se mai aflau încă la mijlocul secolului în jurul Lagosului, centrele de animare a aventurii maritime. Societățile comerciale și-au transferat sediile.

Alegerea pe care o face Columb e bună. Acum, de la Lisabona e privită lumea. Acolo se găsesc și mijloacele de a călători, banii, precum și navele.

La Lisabona, Columb își regăsește fratele, pe Bartolomeo, deja stabilit aici în colonia genoveză în calitate de cartograf. Cristofor a învățat meseria asta: reîncepe să deseneze și să adnoteze. Ca toți genovezii, încearcă, fără a da uitării Genova, să se integreze în societatea locală: ia de nevastă o tânără portugheză, elevă la faimoasa mănăstire Santos, Felipa Moniz Perestrello. Strămoșii Felipei și-au arătat deja înclinația pentru aventura maritimă și colonială. Unul dintre ei a fost, în 1425, printre primii colonizatori ai Madeirei. Însuși tatăl Felipei, Bartolomeo Perestrello, a fost căpitan al insulei Porto Santo, la nord-est de Madeira. Mama Felipei se înrudea cu familia regală.

Deocamdată, Columb trece tot drept om de afaceri și ca atare navighează spre Anglia, ca și spre insulele Atlanticului subtropical. Locuiește un timp la Porto Santo la soacra și la cumnatul său, care-i încredințează hărțile și hărțile defunctului căpitan. Toate astea îi vor fi foarte utile. În același timp, învață o mulțime de lucruri despre ocean și despre ceea ce cară cu ei curenții din vest. La Porto Santo, în fine, i se va naște către 1480 primul copil, Diego, care va fi într-o bună zi moștenitorul visurilor sale.

O călătorie de cursă lungă îl duce spre La Mine, pe coasta Guineii. Vizitează Azorele și chiar Insulele Capului Verde. O anume practică a traficului african o dobândește frecventând drumurile unui negoț portughez deja bine organizat. Îi vine de aici ideea că indigeni pașnici pot fi transformați în sclavi. Se cuvine însă a nuanța analiza comportamentelor lui Columb față de indigenii din „Indii”: este realist și naiv totodată și, cu aceeași bună-credință, își va propune încă de la prima expediție să-i instruiască și să-i evanghelizeze pe indieni, destinându-i să servească gloriei Spaniei și, în acest scop, îi va ține captivi, urmând să-i ducă, în fundul calei, la cea de-a treia călătorie, ca pe simpli sclavi de vânzare.

Îi voi duce mai târziu în Spania spre a-i învăța limba noastră – notează el în octombrie 1492. De altfel, Altețele Lor ar putea să-i ia sau să-i țină captivi pe toți, căci sunt suficienți cincizeci de oameni pentru a-i obliga să facă orice ai vrea.

NAȘTEREA UNEI CERTITUDINI

Cu toate că destinul îi stă încă în față, omul a îmbătrânit deja. Figura lui prelungă pare acum emaciată. Părul i-a albit complet. Între călătorii citește. Se ocupă un timp cu desenul și vinde hărți maritime. Poate că fabrică și globuri terestre. Pentru a câștiga bani deschide o librărie împreună cu fratele lui,

Bartolomeo, care trece drept expert în cartografie. În acest domeniu, frații Columb sunt debitori orașului lor de origine: se știe că la Genova s-a născut cartografia modernă. Vânzarea de cărți, de almanahuri și de hărți îi va permite să trăiască în anii grei 1487–1489, până în momentul în care, la ordinul Regilor Catolici – deși doar în parte convinși de proiectul care li se prezenta –, ducele de Medina Celi va deveni protectorul și gazda lui.

Un alt Columb e pe cale de a se naște. La drept vorbind, e mult timp de când pasiunea aventurii l-a împins să încerce pentru el însuși un bilanț a ceea ce se știe despre lume. Curios de toate cele, a frunzărit fără mult discernământ câteva opere de Aristotel, de Seneca, de Averroes. Interesat de teologie ca și de filosofie, a trecut prin Sfântul Augustin, Sfântul Ambrozie, Sfântul Toma. A citit mai ales *Istoria naturală* a lui Pliniu cel Bătrân, *Etimologiile* lui Isidor din Sevilla, *Istoria lucrurilor* de umanistul Enea Silvio Piccolomini din Siena, cel care va deveni în 1503 papa Pius II, și *Imaginea lumii* de Pierre d'Ailly. Fără îndoială, a cercetat mai mult sau mai puțin *Geografia* lui Ptolemeu și pe cea a lui Strabo. Dintre „moderni“, s-a familiarizat cu minunățiile aproape istorice ale povestirilor lui Marco Polo și cu acea compilație pe care o reprezintă *Călătoriile* lui Jean de Mandeville. Nu numai că citește, dar adnotează, cel mai adesea în latină. Exemplarul său din *Imaginea lumii*, un incunabul publicat la Louvain în 1483 de către editorul Jean de Westphalie, poartă pe margini câteva sute de note scrise de mâna lui Columb, când rezumate, când observații personale de completare sau de contrazicere: „Aceasta concordă cu...“, „Aceasta stabilește că...“. Compilează de asemenea, întocmind un tabel astronomic și încercând o cartografie originală a recentelor descoperiri. Și reface calculele.

Orientul e la extremitatea Indiei din partea cealaltă, Occidentul la extremitatea Spaniei...

Tabelele de la Toledo plasează Occidentul mai la apus decât o face Ptolemeu, anume la capul São Vicente.

Chiar dacă primii biografi – și printre ei fiul său, Fernando – au insistat excesiv asupra acestei pregătiri intelectuale, chiar erudite, cu scopul de a reduce partea de hazard care, după părerea lor, diminuea meritele descoperitorului, nu e mai puțin adevărat că în cei doisprezece sau cincisprezece ani care preced expediția sa, Columb își alcătuiește baze solide pentru viziunea lui asupra drumurilor lumii. În anii 1470, Columb e încă un negustor care urmează căile deschise de alții. Cel din anii 1480 este un navigator cu o experiență de scurtă durată, dar care știe în materie de geografie și de cosmografie tot ce se poate ști în vremea sa.

Anii trec. Columb începe să-și alcătuiască proiectul. Datorită lecturilor, știe că Pământul e un glob și că apa nu acoperă decât jumătate din suprafața

lui. Se alătură părerii celor care cred că drumul între Peninsula Iberică și Extremul Orient al Asiei nu poate să fie foarte lung și că i-ar fi de ajuns puțină îndrăzneală celui care – lăsând în urmă coastele în loc să navigheze fără încetare în lungul lor, așa cum fac chiar la acea vreme descoperitorii Africii – s-ar hotărî să pornească în larg, pentru a se elibera în același timp de intermediarul arab și de o „trecere“ încă nesigură prin sudul Africii. În mediul științific de la Lisabona, unde gustul pentru geografie și pentru cosmografie s-a dezvoltat atât de mult în timpul infantelui Henric Navigatorul, Columb și-a găsit repede interlocutori, precum acel canonic Fernam Martins care i-ar fi dat, către 1482, o copie a scrisorii prin care, în 1474, marele medic și astronom florentin Paolo Toscanelli îi împărtășea regelui Alfons V al Portugaliei vederile sale asupra drumului ce trebuia urmat spre a merge prin vest până la aurul și mirodeniile Indiei și spre a uni astfel cele două creștinătăți, cea din Occident și cea, nesigură, din Orient.

Columb își completează lecturile, ascultând ce se spune în port la Lisabona. Marinarii vorbesc mult și, într-o vreme în care descoperirile s-au tot înmulțit în mai puțin de un secol, se afirmă că mai sunt încă în lumea atlantică pământuri răsărite din ape. Nimeni însă nu se gândește cu adevărat la un continent. Realismul marinarilor a uitat Atlantida. Dar există insule, precum acea „Antilia“, pe care imaginația unui cartograf a așezat-o, încă din 1424, pe o hartă a Atlanticului și care e numită cel mai adesea insula „Celor Șapte-Cetăți“, sau precum acea Cipangu – Japonia – din care Marco Polo face, dincolo de Chitai – China –, capătul oriental al lumii bănuite. În port, toată lumea vorbește de insule. Columb începe s-o creadă – și s-o spună. Cei care l-au cunoscut în acest moment o vor afirma mai târziu: se arată până într-atât de sigur de el, încât legenda va fi întărită de o pretinsă revelație pe care i-ar fi făcut-o un bătrân navigator. Fiul unui tovarăș al lui Columb, stabilit ca plantator la Santo Domingo, primul biograf al lui Columb, dominicanul Bartolomé de las Casas, viitor episcop la Chiapa în Mexic, va nota prin 1540:

Când Columb s-a hotărât, era atât de sigur că va descoperi ceea ce a descoperit și că va găsi ceea ce a găsit, ca și cum ar fi avut aceste lucruri sub cheie în camera lui.

Regii Catolici vor recunoaște și ei exactitatea previziunilor făcute de viitorul descoperitor în fața Consiliului reunit la Santa Fé – și vor depune astfel mărturie despre certitudinea lui Columb:

Ceea ce ne-ați anunțat s-a realizat, ca și cum ar fi fost lucruri văzute înainte de a ne fi vorbit despre ele.

Cristofor Columb, e drept, nu-i lipsit de aplomb. În actul din 17 aprilie 1492 – „Capitulațiile de la Santa Fé” – care reglementează cu Regii Catolici condițiile expediției sale, navigatorul nu se teme să vorbească, înainte de plecare, de ceea ce „a descoperit”.

În realitate, e mai puțin sigur. În anul 1485, Columb n-are nici o certitudine. Știe că Pământul e o sferă – și nu este singurul. În aceeași perioadă, Martin Behaim construiește la Nürnberg globul terestru, și se știe că Behaim a petrecut mult timp în Portugalia. E încredințat că dincolo de ocean sunt pământuri. În linii mari, există India și China, împreună cu Cipangu, pe care Behaim o situează aproximativ în locul Floridei, pe paralela Canarelor. E deja mult. Adept hotărât – împotriva celor 18° ale lui Ptolemeu – al unei estimări largi a lumii cunoscute, pentru care Pierre d'Ailly și Toscanelli, după Aristotel și Marin din Tyr, propun, sprijinindu-se pe spusele lui Marco Polo, o întindere în longitudine de 225°, e de bună-credință când consideră că se poate ajunge în India străbătând un ocean obligatoriu îngust; cu atât mai îngust cu cât, pentru a măsura meridianul și ecuatorul, reține cea mai mică dintre estimările gradului, adică 45 de mile nautice, în vreme ce gradul are în realitate 60 de mile. Pentru Columb, Cipangu este la 2 400 de mile de Canare. Distanța reală e de 200 de grade, adică de 12 000 de mile. Această acumulare de erori – 4400 de kilometri în loc de 22 000 – va avea ca rezultat faptul că Amiralul se va considera cam prea curând ajuns pe țărmurile Japoniei și ale Chinei.

De altfel, despre asta se va vorbi cel mai mult în momentul plecării sale, când – confundând în mod deliberat cele două obiective – va anunța că pornește spre „Indii” și va lua cu sine o scrisoare de acreditare pentru han. Menționăm că în informația suveranilor spanioli și în cea a navigatorului există o oarecare confuzie cu privire la date: de peste un secol, în China, împărații Ming succedaseră hanilor din dinastia mongolă (1368).

În realitate, Columb crede în existența unor pământuri mai apropiate, altfel spus a unor insule noi. Înainte de plecare va fi chiar numit guvernator al acestora. În Spania, lumea nu se lasă amăgită, chiar dacă India este confundată cu China: cel care continuă a fi numit Marele Han nu este, desigur, un prinț gata să se încline în fața suveranității unui navigator stăpân pe trei caravele – și nici nu e suficient doar să te înfățișezi pentru ca aurul hanului să devină aurul Spaniei. Adevăratul obiectiv al expediției, cel despre care Columb va încerca să-i convingă pe suverani – singurii ce-l puteau comanda –, îl constituie acele pământuri pe care atâția cosmografi le plasează, aidoma poezilor, în inima Atlanticului. De la Homer la Pliniu cel Bătrân și de la Strabo la Pierre d'Ailly, mulți autori studiați de Columb resping ideea unui ocean fără pământuri. Descoperirea, în secolele al XIV-lea și al XV-lea, a arhipelagurilor înșirate în lungul coastei africane nu poate decât să-i încurajeze pe îndrăzneți: de ce insulele deja descoperite ar fi și ultimele?

Când, pe mare fiind, își va închipui că a ratat insulele, Columb va merge drept spre „India“ pentru a nu-și manifesta incertitudinea în fața echipajului înfricoșat. În fața riscului unei revolte, cea mai nepotrivită atitudine ar fi să navigheze șerpuind în zigzag în speranța de a da din întâmplare peste vreo insulă. Mai târziu, Columb avea să se consoleze cu satisfacția de a fi găsit drumul spre Indii. Era un lucru mult mai glorios decât să fi întâlnit câteva insule în larg. Iar el va fi primul care va fi izbutit să facă joncțiunea cu Indiile printr-o navigație directă. În timp ce își alcătuiește proiectul însă, ceea ce contează pentru el sunt pământurile noi. Din joncțiunea cu Indiile câștiga celebritate și o avere de negustor. Noile pământuri pot face însă dintr-un negustor un rege. Columb va încerca să îmbine cele două ambiții, pe cea a averii și pe cea a puterii.

Tot la pământuri noi se gândește și în momentul imbarcării, când afirmă că le va găsi la 750 de leghe – credincios sistemului său, socotește leghea la 1/15 dintr-o milă –, adică la 50° vest pe paralela 28: altfel spus, acolo unde în realitate este situată Florida. La 25 septembrie 1492 se va mira că încă nu a zărit aceste pământuri. Dar va fi stupefiat când va găsi insulele populate de sălbatici, în care nu-i va recunoaște pe chinezii civilizați descriși de Marco Polo.

În anii în care-și pregătește aventura, Columb colecționează mărturii. Chiar și faptul că atâția marinari vin la el arată că proiectul lui cu privire la o expediție în insulele necunoscute e luat în serios, cel puțin începând din 1489. În largul Capului São Vicente, în sudul Portugaliei, navigatorul Martin Vincente a găsit în mare o bucată de lemn sculptat care plutea pe un curent venind din vest. La Porto Santo, mica insulă la nord-est de Madeira, cumnatul lui Columb, Pedro Correa, a văzut de asemenea, purtați de curenții marini din vest, bambuși și bucăți de lemn prelucrate. În Azore, curenții din vest aduc uneori la țărm trunchiuri de pin de o varietate necunoscută. În Madeira, portughezii sunt până într-atât de familiarizați cu asemenea întâmplări, încât câțiva marinari au plecat spre vest, pe drumul pe care vor porni un Columb sau un Verrazzano, spre a lua în posesie insulele despre care toată lumea vorbește, dar unde nimeni n-a debarcat aieva. Unul dintre ei, Antonio Leme, îi povestește el însuși lui Columb că a văzut trei dintre aceste insule în depărtare. Un altul, Pero de Velasco, îi relatează că a găsit odinioară, împreună cu tovarășul lui, Diogo de Teive, o insulă pe care a numit-o Flores. Familia soției lui îi predă lui Columb documente care dovedesc și ele că nu s-a terminat întocmirea inventarului pământurilor răsărite din ape.

Să nu-l uităm pe pilotul Alonso Sanchez. Acest personaj de melodramă ar fi găsit, împins de vânt, insula Haiti pe când revenea din Canare. Murind, la puțin timp după întoarcerea la Madeira, în brațele lui Columb, i-ar fi încredințat acest secret. Chiar dacă, așa cum pare, Sanchez n-a existat decât în imaginația celor care, încă din secolul al XVI-lea, urmăreau să diminueze rolul lui Columb, fabulația însăși presupune un minimum de verosimilitate: la Lisabona

și în alte locuri, toată lumea vorbește, în anii 1480, despre insulele apropiate. Nu există aici nici un secret. Cât despre drum, vânturile sunt cele care-l impun.

Imaginația nu se îndreaptă doar spre Atlanticul subtropical. Și în Atlanticul de Nord au fost văzute pământuri. La vest de Irlanda, un pilot chior a întrezărit Tartaria. Un altul s-a mulțumit să vadă un pământ care îi pare a fi bun de cucerit – și-i comunică acest fapt lui Columb. Singurul lucru de care nimeni nu se îndoiește este că nu s-a terminat cu descoperirea lumii.

REFUZURI

Regele Portugaliei încurajează orice inițiativă susceptibilă de a-i procura un imperiu. João II, care urcă la tron în 1481, știe foarte bine că mai există pământuri de ocupat, iar informațiile ce i se aduc îi dau de gândit că acestea n-ar fi de lepădat. În timpul în care îndeamnă la explorarea Golfului Guineii, regele promite pământuri noi celor care le vor găsi. Diogo de Teive, apoi Fernão Telles capătă astfel promisiunea insulelor întrezărite de ei la vest de Madeira. Lui Columb însuși, în 1485, João II îi spune mai mult sau mai puțin clar că există, dincolo de Atlantic, un „mare pământ“. În anul următor, căpitanul portughez al insulei Terceira din Azore, Fernand Van Olm din Bruges, obține în dar ceea ce va găsi în larg.

O insulă mare, ori insule, sau un uscat, dincolo de coastele noastre, care se presupune a fi insula Celor Șapte-Cetăți.

E timpul ca oamenii să se grăbească. Insule sau ^îIndii, averea va fi a primului sosit. Cristofor Columb, genovezul, face ceea ce ațâția genovezi au făcut înaintea lui pentru a-și asigura un loc pe coasta Africii: își oferă serviciile regelui Portugaliei.

A propus el oare să descopere noi pământuri încă din 1484? Data e avansată de primii săi biografi, fără îndoială spre a arăta că nu datora nimic ideilor altora. Va fi vorbit oare despre deschiderea unui drum occidental spre Cipangu în chiar anul în care Diogo Cão explora estuarul fluviului Congo? Un lucru e sigur: în 1485, regele João II refuză să finanțeze expediția. Din punct de vedere financiar, Portugalia nu poate investi în același timp pe drumurile sudului și pe cele ale vestului. Pentru aventura maritimă, Columb sosește prea târziu. E loc, în descoperirea Africii, pentru navigatorii care perseverează în a duce mai departe acțiunea înaintașilor lor. Nu e loc, în Portugalia, pentru o acțiune nouă. Capacitățile financiare ale regatului sunt integral îndreptate spre coasta africană, unde descoperirile se accelerează și unde João II știe bine că nu-și poate permite să întârzie. Dacă în 1479 Castilia cedase în fața pretențiilor

portugheze, limitându-și pentru moment domeniul colonial doar la Canarele de mult dobândite, e pentru că avea mult de făcut și de finanțat în lupta cu maurii din Granada. Desigur, sfârșitul Reconquistei durează mai mult decât ar fi dorit-o Regii Catolici, dar epuizarea regatului maur se întrevește deja. Portugalia nu dispune decât de câțiva ani pentru a-și consolida în liniște imperiul african. Odată Granada cucerită, João II știe bine că va trebui să țină seama de spanioli.

În 1485, portughezii forțează înaintarea. Sunt trei ani de când a fost descoperit fluviul Congo; în doi ani, Dias va fi la Capul Bunei Speranțe. Pentru a merge spre vest străbătând Atlanticul, cheltuiala se anunță importantă – și nimeni nu poate garanta rentabilitatea imediată a expediției. Negoțul cu coasta africană, în schimb, finanțează deja în parte aventura către „trecere“.

João II e totuși, în cadrul curții, unul dintre cei mai puțin ostili față de proiectul lui Columb. Știe că nu se poate face totul în același an, dar nu tratează cu indiferență propunerea genovezului. Un consiliu e special constituit spre a o studia. Învățații consideră irealizabil visul autodidactului. Un amator – Columb nu-i un universitar – care respinge estimațiile lui Ptolemeu nu poate fi un om serios, îndeosebi dacă mai și face, în mod exagerat, caz de afirmațiile lui Marco Polo despre Cipangu. Pe scurt, Columb e un vanitos, un înfumurat. Disprețuind calculele lui Ptolemeu, subestimează drumul spre Cipangu, supra-estimând prin aceasta însăși capacitatea unei flote de a ajunge în Asia fără escală, deci fără aprovizionare. Că India este de cealaltă parte a oceanului nu există nici o îndoială. Că ar putea fi atinsă e o altă poveste. Poate, de asemenea, că viitorul amiral a început să-i cam agaseze pe potentăți și pe ai lor sfetnici cu pretențiile lui. Condițiile exorbitante ale acordului din 1492 dau de înțeles că încă din 1485 el va fi avut pretenții excesive. Pe scurt, savanții nu pierd ocazia să-l umilească.

Totul îl face, deci, pe regele Portugaliei să lase pentru moment afacerea deoparte. Columb va încerca o mare amărăciune de a fi fost astfel tratat de către erudiți, el care a citit atâta. Înfruntarea îl îndeamnă în tot cazul să-și aprofundeze cunoștințele. Vrea să fie în măsură să argumenteze. Navigatorul șomează, nu și geograful. Pentru a-și câștiga traiul – se știe – devine librar.

João II este, de altfel, nesigur. În chiar acest an 1485 îl ascultă cu bunăvoință pe navigatorul Dulmo, care vrea să plece spre a descoperi Antilia, insula Celor Șapte-Cetăți. Dulmo propune să armeze pe socoteala lui două caravele. Pe rege nu-l va costa nimic, doar să dea autorizația. Dulmo va face o scurtă expediție spre vest; nu va găsi nimic. Eșecul lui va da apă la moară adversarilor lui Columb. Totul e o himeră.

Refuzul din 1485 rupe în mod brutal pentru Columb alianța cvasitradțională dintre întreprinderile economice ale cercurilor de afaceri genoveze și ambițiile politice ale Coroanei portugheze. El nu e ascultat, dar sunt ascultați

alții... În curând, Columb are certitudinea că pentru el va fi prea târziu. De aceea va încerca în altă parte. Se gândește, poate, la Genova, unde Comuna e în căutarea unei noi zone economice. Se gândește de asemenea la Franța și la Anglia. Pentru moment, pleacă în Spania. Locuiește un timp la soacra lui, la Palos, un mic port aproape de Huelva, care va juca un rol însemnat în propria lui istorie și în cea a lumii. Poate că, încă din acești ani, frecventează mănăstirea vecină, Rabida, unde un stareț pasionat de cosmografie, Antonio de Marchena, îl ascultă cu atenție și răbdare. Columb avea să-și aducă aminte de această primire călduroasă într-un moment de descurajare. Cu prilejul acestei vizite, neîndoielnic, văduvul – Felipa moare în 1485 – va lăsa în grija călugărilor pe micul Diego, un copil de cinci ani. Pentru ceea ce-l preocupă în mod constant, grija unui băiețel îi apare ca o sarcină prea grea.

Liber în mișcările sale, dar în mare lipsă de bani, căci la Lisabona a lăsat datorii, iar în Castilia n-a obținut venituri, Columb pleacă într-un mare port, în care se poate visa la largul oceanului. Iată-l, deci, la Sevilla. Restabilește legăturile cu cercurile de afaceri italiene care au făcut din oraș, în cursul ultimelor decenii, nodul unui trafic mult deviat către vest. Cu riscul de a stârni gelozia financiarilor spanioli, genovezii domină piața și desfășoară ample rețele de solidaritate; cea mai uimitoare manifestare a acestora a fost, în 1473, zadarnicul demers făcut pe lângă compatriotul lor Francesco della Rovere – care e din Savona –, devenit papa Sixtus IV, spre a obține numirea unui genovez pe scaunul episcopal din Sevilla. Genovezii din Sevilla acordă interes proiectului fostului negustor Columb. Dar la Sevilla sunt și florentini, ca acel Juanoto Berardi, care pare interesat de aventura spre vest și care, în curând, nu-și va menaja „maravedii” (veche monedă spaniolă – *N.tr.*) pentru a-l ajuta pe Columb. Probabil că la Berardi va întâlni Columb un alt florentin care-i va deveni prieten, îi va rămâne mult timp credincios și îi va continua opera, nu fără a-i uzurpa în parte gloria: este vorba de directorul filialei familiei Medici la Sevilla, Amerigo Vespucci. Italienii îl introduc de asemenea pe compatriotul lor la un grande al Castiliei, ducele de Medina Celi, care investește în armarea maritimă. Întâlnirea va fi bogată în urmări.

Dar mai trebuie ca acțiunea să aibă o cauțiune și ca regii să accepte să-i ofere ceva bani. Columb găsește curtea la Córdoba. O urmează. La 20 ianuarie 1486, la Alcalá de Henares, regii îl primesc.

Întrevederea se termină dezastruos. Sigur, Isabela de Castilia pare interesată, în timp ce Ferdinand de Aragón alocă niște subsidii. Dar Ferdinand are alte preocupări – și o arată fără rezerve. Columb nu se înșală și o spune mai târziu apropiaților săi: și-au bătut joc de el. I se dau ceva bani pentru a trăi, un stipendiu de 12 000 de maravedi, dar nici vorbă să finanțeze o expediție pe Atlantic, pentru care el va cere finalmente două milioane de maravedi. Încheierea campaniei împotriva maurilor trece înaintea descoperirii de noi pământuri.

Totuși nu i-a fost închisă ușa în nas, iar genovezul a fost dintotdeauna considerat tenace. De acum înainte n-are decât o strategie: să nu se lase uitat. Se agață de curte, se instalează împreună cu ea la Córdoba, o urmează când aceasta se transferă la Salamanca. Se sprijină pe ducele de Medina Celi, neputincios deocamdată, dar sincer interesat de acest proiect. Când va sosi momentul, ducele se va dovedi foarte eficace.

Columb își face noi relații. Se împrietenește cu un teolog de la universitatea din Salamanca, dominicanul Diego Deza, care în curând va deveni unul dintre cei mai buni avocați ai săi pe lângă regi. O altă relație se va înscrie mai târziu sub stindardul descoperitorului: e un căpitan din Biscaya, numit Pedro Arana. Pentru început, Arana se mulțumește să-i facă surorii sale cunoștință cu noul său prieten. Beatriz Enriquez Arana devine repede amanta lui Columb. Îi va dăruia un fiu în 1488, pe Fernando, care avea să fie confidentul tatălui său – va avea la moartea acestuia optsprezece ani – și să devină, grație acestor confidențe, primul său istoriograf.

Afacerea din Granada trenează. Regii profită de șederea lor la Salamanca, unde savanții sunt numeroși la curte ca și la universitate, pentru a supune ideile lui Columb unei comisii pe care o prezidează Hernando de Talavera. Precum nu de mult în Portugalia, avizul înțelepților, la sfârșitul lui 1490, este net defavorabil. Proiectul nu e realizabil. Oceanul este mai lat decât crede Columb, iar cea mai mare parte nu e navigabilă. Ar trebui cel puțin trei ani pentru a atinge Asia și ar exista puține șanse de a revedea vreodată nava înapoiată. O atare întreprindere ar însemna bani pierduți. Cum maurii rezistă, risipa nu e oportună.

În timpul îndelungatei așteptări a sentinței, Columb își spune că nu și-a legat soarta de Spania. E la Sevilla când, în primăvara lui 1488, îi parvine o scrisoare din partea regelui Portugaliei. Bartolomeu Dias tocmai a trecut de Capul Bunei Speranțe. João II n-o știe încă, dar chiar condițiile acestei expediții îndreptate direct spre Africa australă arată clar că se apreciază a se fi ajuns la capătul căutării. Altfel spus, se va ști curând dacă Dias a găsit „trecerea” sau dacă nu există trecere. Regele Portugaliei încă nu afirmă că ar finanța expediția genovezului, dar înțelege să nu rupă legătura cu cel care ar putea fi artizanul unui al doilea termen al alternativei. Dacă nu există un drum african al Indiilor, ar fi poate rezonabil să se ia în considerare ruta occidentală pe care o preconizează genovezul.

Columb își amăgește așteptarea cu Beatriz, dar simte că timpul trece în privința Atlanticului. Cu alte cuvinte, ar putea fi depășit în Indii ca și în insule. João II vrea să-l vadă. Va pleca la Lisabona.

Momentul e rău ales: tocmai s-a aflat vestea fericită a succesului lui Dias. „Trecerea” a fost găsită. Înseamnă că Portugalia e stăpână pe drumul liber spre India. Propunerea lui Columb nu mai prezintă nici un interes.

Cristofor l-a regăsit la Lisabona pe fratele său Bartolomeo. Cei doi frați sunt exasperați de suveranii iberici, de portughez ca și de spanioli. La urma urmei, mai sunt și alți regi în Europa care în trecut și-au găsit la Genova amirali. În ianuarie 1489, Bartolomeo pleacă spre Franța și Anglia. Lui Henric VII îi arată o hartă datată 21 februarie 1488, pe care cei doi frați au și desenat pământurile ce urmează a fi descoperite! E concediat pe loc. Cristofor se gândește în acest timp să meargă la Paris, unde guvernul Beaujeu ar putea să fie interesat de Atlantic după ce a consolidat în Franța autoritatea tânărului rege Carol VIII. Calculul n-are nimic absurd, pentru că e normal să fie luat în seamă dinamismul unui regat ale cărui ambiții sporesc o dată cu relansarea economică: șase ani mai târziu, Carol VIII va începe aventura italiană. În așteptarea revenirii lui Bartolomeo, Cristofor se întoarce în Spania. Poate se gândește că demersurile pe lângă suveranii francez și englez îi vor determina pe Regii Catolici să se decidă.

A NAVIGA PENTRU CREDINȚĂ

Lucrurile s-au schimbat. O dată ce problema din Granada se apropie de sfârșit, iar cele opt secole de prezență musulmană pe pământul iberic își vor lua locul printre amintirile istorice, Inchiziția sporește în importanță în viața politică spaniolă. Va deveni necesar să-ți arăți ardoarea credinței în alt fel decât pe frontul Granadei. Ivindu-se în această atmosferă de agitație religioasă, o amenințare a sultanului egiptean de a rade Ierusalimul dacă se atinge cineva de Granada, readuce în memoria Regilor Catolici exercitarea în Orient a spiritului de cruciadă. De patru secole, spaniolii și portughezii s-au ținut deoparte de marile mișcări militare către Orientul musulman. Reconquista a servit din plin drept cruciadă Peninsulei Iberice, ceea ce nu înseamnă că lumea este aici indiferentă față de Locurile Sfinte, iar Compostela nu înseamnă că Ierusalimul e dat uitării. Columb e fără îndoială un creștin sincer, chiar un om pios. La necaz, va aluneca în misticism. Dar e și un oportunist: expediția lui va fi una a Credinței!

Noua orientare a proiectului se precizează pe loc. Vor fi evanghelizate Indiile. Atacând Islamul pe frontul său oriental, va fi eliberat Ierusalimul, Regii Catolici substituindu-se astfel legendarului Părinte Ioan, care de altfel n-a fost găsit în Asia. Iar profiturile scontate din noile pământuri ale Indiei și Chinei, ca și aurul lor vor fi destinate finanțării luptei pentru Cruce și pentru Mormântul lui Hristos.

Fidel imaginii sale de cosmograf autodidact și de cartograf profesionist, Columb își consolidează dosarul și își perfecționează argumentele. Citește, desenează. Meditează și respinge tezele general admise despre antipozi: va fi creat oare Dumnezeu sfera pentru a o lăsa goală pe trei sferturi? A gândi că Dumnezeu nu favorizează proiectul lui Columb înseamnă a gândi că planul

divin a sacrificat în chip deliberat insulele Atlanticului. Această conjugare a unei dovezi ontologice despre existența pământurilor ce trebuie descoperite și a unei dovezi escatologice a succeselor viitoare dezvăluie mai ales un Columb cu un spirit clocotitor. Când se termină cu maurii în Spania și se vorbește din nou despre Ierusalim, genovezul nu se sfiește să se înscrie în proiectul lui Dumnezeu. Mai târziu avea s-o flateze pe Regina Catolică Isabela, care-l va fi susținut până în cele din urmă: Sfântul Duh a inspirat-o.

De observat că, înainte de a se imbarca, în 1492, Columb se va gândi să ia la bord un notar pentru a întocmi actele de suveranitate și de proprietate, un interpret pentru arabă, greacă și ebraică, un altul pentru limbi africane – ceea ce creează îndoieli asupra ideii pe care și-o face despre populațiile ce urmează a fi convertite în insule sau în Indii –, dar nu se încurcă cu un preot. Negocierile ce se anunță în Indii nu vor avea nimic teologic, iar în ce privește botezarea necredincioșilor se va mai aștepta. Cât despre marinari, o spovedanie înaintea plecării va fi de ajuns. Expediția nu va asista la nici o liturghie timp de șase luni. Columb va urmări totuși în Indii misiunea evanghelizatoare cu care însuși s-a investit. Va ridica înalte cruci de lemn pe insulele Cuba și San Domingo. Va considera că indienii sunt oameni buni pentru că își fac semnul crucii, ceea ce nu era probabil decât o atingere a frunții în semn de respect sau de teamă. Va nota că ar fi mai bine să nu se trimită în aceste locuri decât buni creștini, ceea ce ar putea fi o aluzie perfidă la evreii creștinați a căror sinceritate pare suspectă.

Scopul inițial al acțiunii a fost totdeauna creșterea și slava religiei creștine.

În înmulțirea motivărilor sale, genovezul e fără îndoială sincer. Convoorbirile purtate la Rabida l-au marcat, iar pe de altă parte discursul său cvasiprofetic i-a incitat pe călugări să-i dea un ajutor, mai ales prin relațiile lor. Ceea ce datorează fratelui Juan Pérez și celorlalți călugări, Columb va dăruia lui Dumnezeu. În propriii săi ochi, făurește deja imaginea „Purtătorului de Hristos“, imagine pe care o va pune mai târziu în valoare, în vreme de restriște, acordând numelui său de botez sensul unei predestinări.

Pregătind asediul Granadei, regele e la Córdoba. Acolo, Columb este întâmpinat cu deosebită atenție, în contrast cu eschivările din timpul precedentului sejur. Reconquista va mai dura doar câteva luni. Regii pot acum, dacă nu chiar să finanțeze o mare expediție în Atlantic, cel puțin să se implice în mod serios în proiect. Ca și Columb, nu sunt indiferenți față de cursa angajată pe ocean. Portugalia a luat-o înainte. Pentru Spania, genovezul ar putea însemna o șansă. Isabela Catolica se interesează din ce în ce mai deschis de proiectul genovezului. La 12 mai 1489, este dat ordinul către toți ofițerii regali să-i asigure

lui Columb găzduire în toate orașele în care serviciul Regilor Catolici reclamă prezența lui. Ducele de Medina Celi îl ia sub protecția sa, îi oferă ospitalitate și se însărcinează să pregătească expediția. La drept vorbind, Medina Celi e fascinat de destinul și averea infantelui Henric Navigatorul. Domeniul dobândit la timpul său în Africa de către infantele portughez are de ce să dea de gândit unui mare proprietar andaluz, căruia i se vorbește de pământuri noi și de noi piețe de cucerit. Columb urmează curtea în tabăra în care regina a ridicat, chiar sub zidurile Granadei, un veritabil oraș al cărui nume este el însuși un simbol: Santa Fé, Credința. Aici va desăvârși Columb o hartă (Biblioteca Națională, Paris), cu legende împrumutând citate din lecturile lui preferate, în principal din *Imaginea lumii* a lui Pierre d'Ailly.

Asediul Granadei se prelungește. Comisia Talavera ia hotărârea pe care o știm. Din nou, genovezul se retrage. La Santa Fé nu se mai prea interesează nimeni de el. Este cuprins de disperare. Lumea e amabilă, dar bani nu vin. Nici Franța, nici Anglia n-au răspuns avansurilor lui. Portugalia se lipsește de el. Cu 12 000 de maravedi pe an, Spania îi asigură subzistența, nu și mijloacele de acțiune. Pradă, poate, unei crize mistice, Columb se întoarce la Palos. Spre a-și revedea fiul și mai puțin spre a găsi un sprijin eficace, va bate la poarta mănăstirii Rabida.

Și totuși, acolo îl așteaptă providența în persoana unui franciscan, fratele Juan Pérez. Mai mult decât Antonio de Marchena, care se mărginește să-l încurajeze pe bietul vizitator, Juan Pérez va declanșa decizia. Teolog și cosmograf prețuit la curte, fratele Juan Pérez a fost confesorul reginei. Și-a mai păstrat o anume influență. Îi scrie Isabellei Catolica.

În acest timp, Columb îi frecventează la Palos pe compătrioții lui Beatriz. Stabilește o legătură cu un armator numit Martin Alonso Pinzón care, curând, îi va fi de folos.

La primirea scrisorii fratelui Juan Pérez, Isabela Catolica decide să reia întreaga problemă. Nu e oare vorba de a porni înspre Indii pentru a duce Marelui Han cuvântul Evangheliei? Regina îl convoacă pe Pérez, apoi pe Columb. Compus din consilieri ai regelui, matematicieni, teologi, geografi și coregrafi, un nou consiliu e convocat în 1491 în fața Granadei. Columb se înfățișează, nu-i prea convinge pe savanți, dar captează interesul regilor, impresionați de mapamondul pe care li-l prezintă viitorul descoperitor.

Câțiva apropiați ai regelui devin apărătorii genovezului: ducele de Medina Celi, marchiza de Moya, confidentă a reginei Isabela, cancelarul orașului Aragón, Luis de Santangel, șambelanul regelui, Juan Cabrero, legatul pontifical, Antonio Geraldini, dominicanul Diego Deza, încă profesor de teologie la universitatea din Salamanca, dar viitor episcop al Sevillei. Arhiepiscopul titular, cel care e numit în mod curent cardinalul Spaniei, Diego de Mendoza, începe să acorde atenție acestui impetuos partizan al unei noi cruciade. Unele persoane mai

modeste, dar nu mai puțin înflăcărate, intervin în discuție în sprijinul proiectului lui Columb: așa ar fi Juana de la Torre, doica infantelui don Juan, acest unic copil de sex masculin al Regilor Catolici, care avea să moară în urma unei căzături de pe cal, lăsându-și astfel sora, pe Ioana Nebuna, să predea Habsburgilor coroana Spaniei. Când în „Indii” Columb se va vedea constrâns să ordone executarea rebelului Adrian de Mogica, pe această doică o va informa, printr-o scrisoare foarte personală, despre starea lui sufletească. Să nu-l uităm pe Pedro Arana, fratele lui Beatriz. Îl vom regăsi la comanda unei caravele în călătoria din 1498. Cât despre trezorerul regal Quintanilla, acesta estimează ca favorabil raportul dintre risc, în definitiv limitat, și profitul posibil. Ferdinand și Isabela se întreabă dacă, în ciuda incertitudinilor, o atare extindere a Spaniei, până acum slab înzestrată peste mare, nu merită totuși un risc financiar.

CAPITULAȚIILE DE LA SANTA FÉ

Pentru prima dată de când navigatorii aduc din călătorii informații despre noi estuare, despre capuri și noi insule, un explorator, care nu mai e cu adevărat om de afaceri, care n-a fost niciodată cu adevărat un navigator și care nu se poate pretinde matematician, se declară sigur de ceea ce va descoperi. Spania se vede exclusă de pe căile deja deschise și din formele deja obișnuite ale explorării. Mai devreme disponibilă, Portugalia cu genovezii ei are deja un avans pe care nimeni nu-l poate recupera. Ceea ce un genovez, lăsând acum impresia de apatrid, propune Regilor Catolici va costa finalmente mai ieftin decât o inutilă concurență cu Portugalia pe drumurile Atlanticului african. Chiar în cazul în care Columb nu are încă această certitudine, regii sunt acum hotărâți.

La 2 ianuarie 1492, Regii Catolici își fac intrarea în Granada. Maurii au încetat să calce în picioare solul iberic. Astfel ia sfârșit ceea ce a constituit principala preocupare a regilor și cea mai mare cheltuială a lor. La 30 martie, la capătul unui secol de mișcări antisemite și la zece ani de la crearea tribunalului Inchiziției, evreii sunt la rândul lor expulzați din regatul Spaniei: în jur de treizeci de mii de familii iau drumul exilului. Plecarea lor îi satisface desigur pe inchișitori, dar ea face, de asemenea, bucuria mediilor de afaceri castiliene care, mai mult sau mai puțin sincere, exagerează numărul și rolul concurenților lor evrei. Este sfârșitul Spaniei „celor trei religii”, care a îmbogățit atât de mult civilizația Occidentului. Regii au sentimentul de a fi acționat bine întru apărarea credinței. Le rămâne încă să pună în practică cea de-a treia latură a acestui triptic: evanghelizarea lumii.

O a treia reuniune e organizată în martie 1492 la Santa Fé. Columb pare sincer în stupefianta lui convingere: puterea unei Spanii în sfârșit eliberate de prezența islamică este în larg, la vest. Viitorul descoperitor și-a ridicat pretențiile.

Irită. Se mai tergiversează. Columb se prefacă că părăsește reuniunea. Santangel și Deza forțează decizia. Regina Isabela își impune punctul de vedere în fața celui al soțului ei, Ferdinand. E rechemat Columb. Condițiile puse de genovez sunt acceptate. Va avea trei caravele.

Aceste condiții sunt așternute pe hârtie în aprilie. Contractul care i se oferă lui Columb le amintește pe cele încheiate de regele Portugaliei cu descoperitorii Africii. Regii se hotărăsc să aducă și ei bogăție regatului lor, în fine unificat și eliberat. Dar condițiile puse de Columb ar fi fost de neconceput cu doi ani mai înainte, când cerșea în zadar armarea caravelor. I-a convins pe regi, sau cel puțin pe Isabela. Poate că, de asemenea, suveranii, care au ezitat îndelung să finanțeze expediția, sunt atât de nesiguri încât se târguiesc acum mai puțin pentru eventualele avantaje îndoielnice. Mulți descoperitori au speculat în trecut asupra titlurilor și domeniilor lor. Începând cu infantele de la Cerda care era prinț și până la Jean de Béthencourt care nu era decât un nobil de țară și un aventurier, mulți au fost cei care nu știau ce aveau să descopere, dar pretindeau dinainte o coroană. Regii acceptă, deci. Se dă ordin autorităților municipale din Palos să găsească trei caravele. În 17 și 30 aprilie, sunt încheiate la Santa Fé două „capitulații”. Cuvântul nu trebuie să înșele: nu este vorba de nici o înfrângere. Asemenea unei ordonanțe – *Capitulaire* – din epoca dinastiei carolingiene, capitulația este un act care cuprinde o enumerare de clauze, adică de așa-numite *capitula*, capitoare. Primul act de la Santa Fé este un contract, al doilea – o listă și o confirmare a drepturilor și privilegiilor conferite lui Columb.

E vorba, într-adevăr, de a defini care vor fi drepturile lui Columb când descoperirea va fi sigură pentru ceilalți cum este deja pentru el. Nu era nevoie de atâția ani de negociere pentru a ajunge să lansezi la apă o escadră finanțată de persoane deja convinse și pentru a traversa Atlanticul. Columb putea foarte bine să plece și fără autorizația regilor. Dar a pleca fără acordul unui suveran înseamnă să pleci fără protecție, fără permis de liberă trecere în caz de confruntări, fără titlu juridic în caz de descoperire. Un marinar care ajunge într-o insulă nu devine implicit proprietarul ei, iar faptul de a găsi pământuri noi nu e suficient pentru a deveni conducător. Insulele nu sunt ale particularului care le abordează, iar Asia – de ea e vorba acum, dincolo de insule – n-a aparținut niciodată nenumăraților călugări ori negustori europeni care au străbătut-o în lung și în lat. Negustorul genovez care e încă, pentru câteva zile, Cristoforo Colombo nu intenționează să fie mai târziu cel care își va povesti călătoriile, așa cum au făcut-o încă din secolul al XIII-lea atâția descoperitori ai drumurilor asiatice. Ceea ce Columb urmărește încă de la primele convorbiri cu regele Portugaliei e un destin de cuceritor. Îi trebuie autoritatea unui reprezentant al Coroanei.

Deocamdată, aceasta oferă cautiune pentru comanditari. Pe termen mediu asigură exploratorului drepturi asupra descoperirii sale. Columb se socotește

un campion al credinței, dar nu dorește să apară în această afacere ca un simplu navigator. Uimitoarea pretenție a genovezului figurează în capitulațiile de la Santa Fé și lasă să se înțeleagă îndelungatele reticențe cu care i s-a răspuns: cel care nu e în ochii tuturor decât un cartograf și un fost negustor își organizează viitorul și averea ca odinioară un infante al Castiliei recunoscut de papă principe al Fortunei, ca un Béthencourt care era totuși baron, ca un Henric Navigatorul care era fiu de rege. Columb e înnobilit. Devine Don Cristobal. E de menționat anomalia pe care o reprezintă această recompensă anticipată. În mod obișnuit, înnobilarea se produce după îndeplinirea bravurii. Cum se vede, Columb a știut să convingă. Mai mult, este numit „mare amiral al mării Ocean, ceea ce, la o primă privire, nu vrea să zică mare lucru: în vorbirea curentă, amiral e pur și simplu cel care comandă mai multe nave. Dar unchiul regelui, don Alonso Enriquez, este mare amiral al Castiliei, iar marele amiral al mării Ocean se poate considera egalul lui. Capitulațiile o spun explicit: acesta va avea aceleași drepturi și privilegii. În fapt, „jurisdicția“ marelui amiral al Castiliei constă în perceperea unei enorme exacțiuni fiscale: 30% din valoarea încărcăturilor aduse din Canare de navele castiliene. Cu alte cuvinte, unchiul regelui încasează 30% din prețul zahărului. Pentru Columb această rată va fi de 10%. Dar e vorba de „toate insulele și uscaturile“ ce vor fi descoperite. Ceea ce înseamnă un profit, ereditar și perpetuu, din întregul trafic ce se va stabili între Asia și Spania. Perspectivele depășesc cu mult ce se poate aștepta din punerea în valoare a „pământurilor noi“, a acelor insule care ar putea fi la vest ceea ce, la sud, sunt Canarele. Nu se vorbește aici de zahăr, ci de comorile Asiei și de cele ale fabuloaselor insule.

Orice marfă, oricare ar fi ea – perle, pietre prețioase, aur, argint, mirodenii și alte lucruri și mărfuri de orice specie, denumire sau descriere –, care ar putea fi dobândită și obținută în interiorul limitelor Amiralității, prin cumpărare, schimb sau descoperire.

Columb va avea pentru sine o zecime din comorile pe care le va aduce și o optime din beneficiile globale. Când se știe că Asia n-are nimic mitic și că din comerțul cu India și cu China s-au îmbogățit Alexandria din Egipt, Trapezuntul în Marea Neagră ori Bizanțul, se poate evalua ceea ce conced regii unui necunoscut.

Cu generozitate, Columb e recunoscut „vicerege și guvernator al tuturor uscaturilor și insulelor pe care le va descoperi și le va dobândi în numitele mări“, cu dreptul de a numi ofițeri regali – și toate acestea cu titlu ereditar. Regii îi eliberează pe acest titlu scrisori de acreditare pentru diferiți principii din Asia – locul numelui fiind lăsat în alb din prudență – și pentru Marele Han. Fostul comis al societății aparținând familiei Centurione n-are decât să găsească o

insuliță – și iată-l vicerege. Chiar dacă un vicerege n-are nimic dintr-un rege și dacă denumirea nu e de fapt decât o redundanță pentru aceea de guvernator, genovezul a manevrat bine. Prea bine chiar: va plăti scump mai târziu prea marea avere care ar trebui să fie consecința unei prea mari descoperiri.

În așteptarea demnității de vicerege al unui nou regat, Columb primește un blazon. Printr-un decret regal din 20 mai, regii consfințesc înnobilarea lui. Va pleca în aventură având asupra lui spada ce i se potrivește lui Don Cristobal, o spadă ce va fi regăsită în secolul al XIX-lea în depozitele muzeului din Salzburg. Mai târziu își va comanda o armură damaschinată.

TREI NAVE

Din momentul în care Ferdinand și Isabela și-au dat acordul – și practic cauțiunea –, banii vin fără dificultate. Tezaurul regal fiind secătuit, Santangel avansează regilor unul dintre cele două milioane de maravedi necesari. Va fi partea lor la finanțare. Celălalt milion e rapid procurat prin legăturile de afaceri pe care Columb n-a încetat să le întrețină. Mai întâi sunt genovezii: Jacopo di Negro, unul dintre principalii oameni de afaceri din Sevilla, Luigi Doria, comerciant la Cádiz, și un anume Capatel, stabilit la Xeres. Li se asociază florentinul Juanoto Berardi.

Martin Alonso Pinzón intervine atunci când Columb se duce la Palos, spre mijlocul lui mai, pentru a căuta, cu sprijinul Coroanei Spaniei, două sau trei caravele de afretat. Alegerea micului port din Niebla – această Algarve spaniolă – e, în parte, fără îndoială, legată de însăși istoria lui Columb, care numără în oraș prieteni printre călugări ca și printre armatori și care-și regăsește aici totodată amanta. Oamenii de bine din Palos îl cunosc pe genovez, chiar dacă îl consideră cam imprudent. Alegerea făcută de regi, care impun orașului Palos obligația de a căuta caravelele necesare, e însă în principal legată de dreptul pe care-l au de a recupera de la locuitorii Palosului o creanță: marinarii din Palos au fost condamnați la o mare amendă pentru piraterie; acesta poate constitui pentru ei mijlocul de a se achita. Palos nu e Sevilla, iar regii nu riscă să-i înfrunte aici pe marii armatori ai citadelei Guadalquivirului, în măsură să opună dorinței regale imperativele unui capitalism care, într-adevăr, nu lasă la chei caravele disponibile în permanență. La Palos, lumea e rugată să dea ascultare. O va face, dar fără tragere de inimă.

Din fericire, se află acolo Pinzón care a visat atâta împreună cu Columb și care întrevede o avere de împărțit. Nu i-a spus oare Columb că ar putea pleca împreună în aventură ca doi frați? Pinzón e un bun marinar: experiența pe care o are pe ocean poate fi prețioasă. Fiecare găsește, așadar, un avantaj în această asociere. Mai târziu, Pinzón avea să-și dea seama că avantajul lui

Columb e mai important decât al său, iar Columb avea să afle la rându-i care sunt limitele loialității lui Pinzón. Pentru moment, în acel sfârșit de primăvară 1492, Martin Alonso Pinzón se declară gata de drum.

Poate dispune de două caravele de 70 de tone, de tipul celor care și-au dovedit calitățile în recunoașterea coastelor africane de către marinarii portughezi. Acestea sunt *Pinta* – „Machiata“, nume de femeie ușoară –, avându-l ca patron pe Cristobal Quintero, și *Niña*, „Micuța“, care poate fi tot un nume de femeie ușoară, dar care are probabil legătură cu numele proprietarului ei, Juan Niño, un marinar din micul port Moguer, vecin cu Palos. Pinzón le va arma bucuros, fără a pune mai mult capital în afacere. Va fi el însuși prezent pe *Pinta* împreună cu Quintero și cu alți douăzeci și șase de oameni.

La drept vorbind, chiar dacă cele două nave au coca fină și trei catarge la caravelă, greementul lor e nesigur. Poate că *Pinta* are deja un greement mixt, catargul principal purtând o velă dreptunghiulară. În orice caz, în cursul escalei din Canare, Columb va modifica greementul de pe *Niña*, spre a o face mai rapidă: va fi montată atunci o velă pătrată pe marele catarg, care e și pe *Niña*, ca pe orice caravelă, catargul din față. Astfel, cele două caravele, a căror cocă rămâne cea a unei caravele pure, au, spre a străbate Atlanticul, un greement de caravelă „rotundă“. Este clar că prin această combinație de finețe și forță se câștigă în rapiditate.

Fratele lui Martin Alonso Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón, va fi căpitan pe *Niña*. Va avea douăzeci și doi de oameni. Mai fac parte din expediție și alți doi purtători ai numelui de Pinzón: e evident că aceștia o iau ca pe o afacere de familie. Vor realiza cu oarecare dificultate, de cealaltă parte a oceanului, că amiralul nu înțelege să fie doar omul care a urzit idei.

În șantierul de la Palos nu poate fi găsită o a treia caravelă disponibilă. Mai târziu, Columb va da vina pe oamenii din Palos, imputând relei lor voințe caracterul heteroclit al escadrei sale. Când cârma *Pintei* se va frânge, îl va suspecta chiar pe Quintero de a fi vrut să se întoarcă în acest chip la Palos.

Ca să spunem totul, Columb va considera – când vor ieși la iveală slăbiciunile navelor sale – că regii i-ar fi putut pune la dispoziție alte mijloace, că i-ar fi putut deschide un credit mai mare și că ar fi putut face uz' de autoritatea lor pentru a-i procura realmente trei caravele.

E totuși nevoie de o a treia navă. Pinzón și Columb găsesc o ocazie: un armator din Biscaya, Juan de la Cosa, e în port cu o mare corabie din Galicia, *Gallega*. Aceasta e prevăzută cu o punte intermediară. Are vele pătrate la cele două catarge din față, catargul velei foc și marele catarg, și o velă triunghiulară în spate, la artimon. O mică velă dreptunghiulară la bompres completează la proră un greement a cărui primă caracteristică e forța. Ideea angajării corăbiei în aventură nu-i displace lui Juan de la Cosa. Pentru că e cea mai mare, Columb face din ea nava-amiral și-i dă pe loc un nume nou: *Maria Galante*, alt nume

deocheat. Mai târziu, Amiralul va fi stânjenit de un asemenea nume și nu va mai vorbi niciodată decât de „corabia-amiral”; în cele din urmă, îi va da un nume mai potrivit cu misiunea pe care vrea s-o îndeplinească, anume *Santa Maria*. Pe ea vor fi îmbarcați treizeci și nouă de oameni. Îl va avea drept pilot pe Peralonso Niño. Se vede clar, clanurile Pinzón și Niño rivalizează în a face din călătorie o afacere de familie. Columb nu rămâne mai prejos și își ia fratele, pe credinciosul Bartolomeo.

Admirabil navigator datorită cunoștințelor sale asupra globului și a fizicii acestuia, Columb nu e încă la plecare marinarul cu judecata sigură, așa cum va deveni curând observând marea și manevrându-și caravelele. Alegându-și nava-amiral, pe care ca genovez n-o va numi niciodată altfel decât „corabia”, s-a înșelat însă: *Santa Maria* e un bastiment greoi. În ciuda greumentului de caravelă – se va vorbi curent de trei caravele –, cele 100 de tone fac din *Santa Maria* un vas greu manevrabil. Pe rutele cunoscute ale traficului din Biscaya era un transportator sigur. În navigația africană corabia transporta proviziile, dar explorarea estuarelor și cercetarea capurilor de către un Cão, un Dias și un da Gama s-a făcut cu ajutorul caravelor. Printre recifele Caraibilor, corabia-amiral a lui Columb își va dezvălui inconvenientele. Cea mai bună piesă a micii escadre e *Pinta*. Fină și rapidă, răspunde bine la manevre. Martin Alonso Pinzón pe ea și-a rezervat-o. La întoarcere se va folosi de aceasta împotriva lui Columb.

Pinzón-ii se ocupă mai ales de recrutarea echipajelor. Sarcina e delicată și trebuie să evoce aurul „care crește și e cules”, aurul care se va „aduna cu lopata”. Pe pământurile noi, casele au țigle de aur. Cel puțin așa afirmă Pinzón. Visătorul Columb e prea puțin crezut. Dar oamenii de afaceri, precum frații Pinzón, sunt crezuți în portul Palos. La sfârșitul lui iulie, efectivele sunt complete: optzeci și șapte de oameni se află la bord în cele trei caravele. Se poate porni. Columb va întâmpina ceva greutate pe mare cu un echipaj recrutat la întâmplare, incapabil să înțeleagă sistemul vânturilor și inabil la cârmă spre a menține direcția. Va mai cunoaște și alte greutate în insule, cu oameni care se așteptau să vadă case cu țigle de aur.

DON CRISTOBAL

Hotărât lucru, amiralul datorează ceva regilor: de acum înainte i se va spune Cristobal Colon și nu Cristoforo Colombo. Chiar și fratele lui devine, după uzul spaniol, Bartolomé. La drept vorbind, viitorul amiral spaniol se văzuse o vreme amiral portughez și începuse să-și zică Cristovão Colomo. Schimbarea este de altminteri obișnuită pentru acei notabili italieni, oameni de afaceri sau diplomați, care se asimilează datorită împrejurărilor într-un mediu străin. Franța

a văzut în secolul al XIV-lea destui Guidi devenind Guy, Rapondi – Raponde, Burlamacchi – Bourlument, Cenami – Cename. Cardinalul Napoleone Orsini era numit în Franța Napoléon des Ursins, ceea ce îndreptățește în secolul următor familia Jouvenel, achizitoare a unui mic fief „des Ursins“, să se declare rudă cu familia Orsini din Roma. În secolul al XVIII-lea, prelatul Giulio Mazarini va fi Mazarin, iar muzicianul Gianbattista Lulli va deveni Monsieur de Lully.

Modestia nu e punctul forte al lui Cristobal Colon. Vorbind tot timpul despre el, în jurnalul său de bord, la persoana a treia, se autodenumește El Amirante, Amiralul. Obiceiul se va remarca înaintea descoperirii. Va fi păstrat, Columb nefăcând uz de titlul său de vicerege decât în momentul în care îi va fi contestat.

Nu înseamnă însă că acești oameni erau mai puțin patrioți pentru că își adaptau numele în funcție de împrejurări. Se agățau foarte strâns de legăturile care îi uneau cu solul străin. Dar în momentul scrierii testamentului toți se gândeau cu prioritate la orașul lor de origine. Don Cristobal Colon îl va avea ca executor testamentar pe ambasadorul genovez la Sevilla, Niccolo Oderigo. Și, prin înscrisul din 2 aprilie 1502, va lăsa pentru *Casa di San Giorgio*, cu alte cuvinte primei firme financiare din Genova, o zecime din toate veniturile obținute în Indii – și aceasta pentru a servi la plata impozitului, adică pentru a aduce înlesniri sarcinilor Comunei.

Deși trupul meu e aici, inima mea e mereu acolo.

Cum sunt muritor, las ca dispoziție fiului meu Diego ca din întregul profit ce va veni din Indii, să vă trimită o zecime în toți anii și pentru totdeauna, spre a servi la plata impozitului pe grâu, pe vin și pe alte alimente. Dacă această zecime e mare, acceptați-o. Dacă nu e, primiți buna mea intenție.

Don Cristobal n-a uitat că e genovez. Rămâne genovez și când e în căutare de bani și când dă bani. Dar amiralul care, la 3 august 1492, dă ordinul de ridicare a ancorei escadrei Regilor Catolici, se simte virtualmente un vicerege spaniol.

XVII

1492

Cele trei caravele, *Santa Maria*, *Pinta* și *Niña*, părăsesc Palosul în zorii zilei de vineri 3 august 1492. Pe pânzele lor au fost pictate mari cruci. Vizibil inspirat de cunoștințele sale despre curenți și despre vânturi, Columb începe prin a coborî în latitudine. Ajunge în Canare. De-abia acolo, atingând insula Ferro, ultima din arhipelag, chiar la sud de paralela 28, va lua direcția spre vest, profitând de alizeul care împinge atunci din tribord pupa.

CANARELE

Călătoria se desfășoară fără probleme. Columb își scrie jurnalul. Vântul e bun. Se navighează zi și noapte. Caravelele fac între cincisprezece și patruzeci de leghe pe zi: între 80 și 220 de kilometri. La 6 august, cârma *Pintei* se frânge – e poate sabotajul proprietarului ei, Cristobal Quintero, destul de nemulțumit de a-i fi fost rechiziționată nava pentru o aventură cam nesigură. Columb gândește cu voce tare: Quintero spera să se întoarcă la Palos. Martin Pinzón face în două rânduri o reparație provizorie cu odgoane. O va repara în Canare. Nimic extraordinar în povestea asta, dar deja suspiciunea tulbură atmosfera. Columb își propune să lase *Pinta* în Canare, dacă găsește acolo o navă în stare să înfrunte marea.

La 12 august, *Santa Maria* și *Niña* sunt în Canare, în mica insulă Gomera, unde le ajunge din urmă, câteva zile mai târziu, *Pinta* cu viteza redusă din pricina avariei. Se profită de timpul pierdut pentru a căuta o altă caravelă, apoi pentru a repara *Pinta* și pentru a reface, cum s-a spus, greementul *Niñei*, dotată până aici cu o velatură triumphiulară de caravelă pură, care o făcea să avanseze mai încet și le obliga și pe celelalte să reducă suprafața velelor. Columb știe că răbdarea echipajelor rămâne punctul slab al tuturor expedițiilor îndepărtate, cu atât mai mult cu cât acestea sunt incerte. Amiralul e sigur pe el, dar nu-și poate asuma riscul de a încetini mersul.

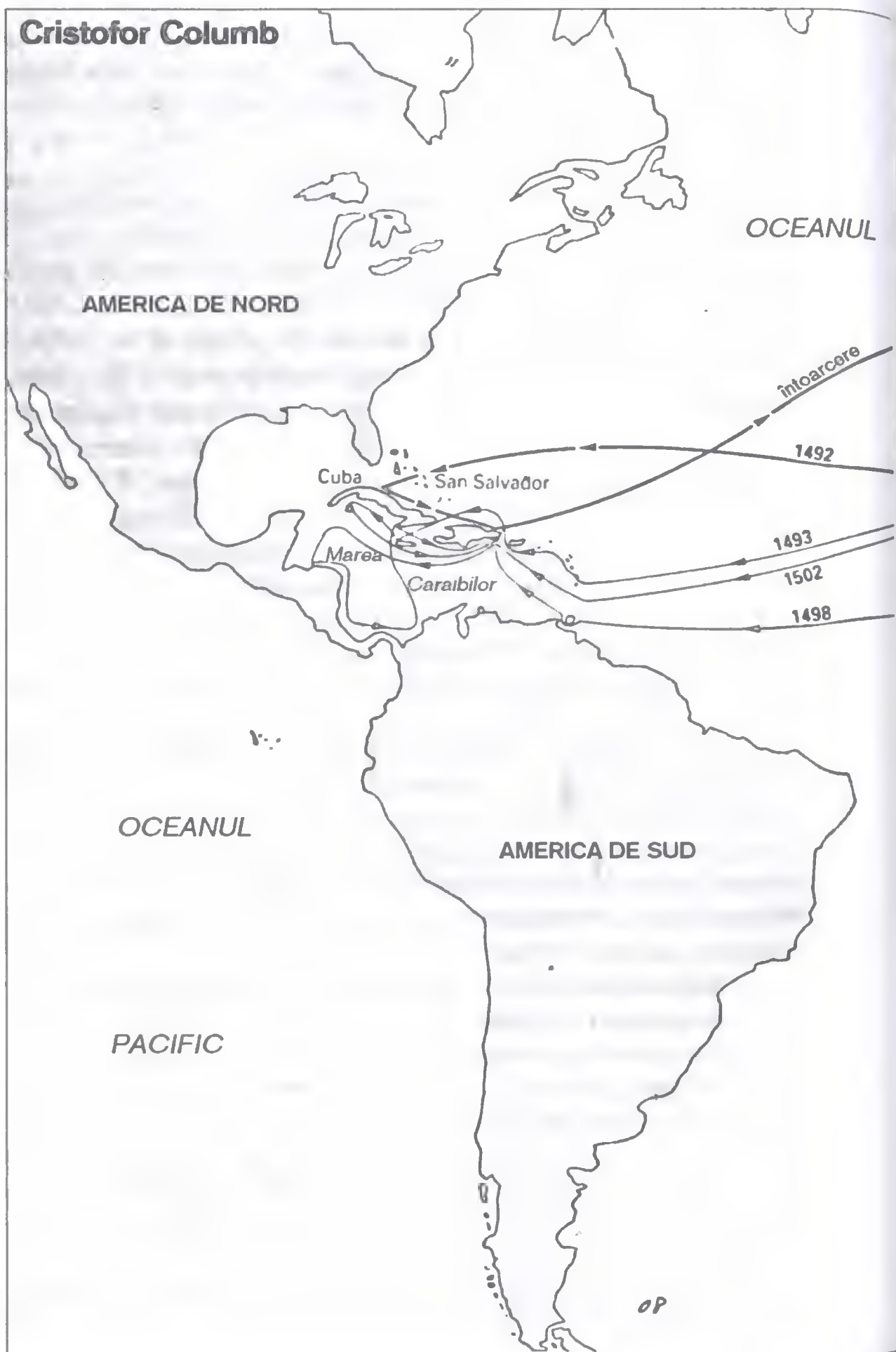
Canarele reprezintă ultimul popas înaintea aventurii. Tot căutând o navă, Columb merge din insulă în insulă, ceea ce dă echipajelor ocazia să vadă în

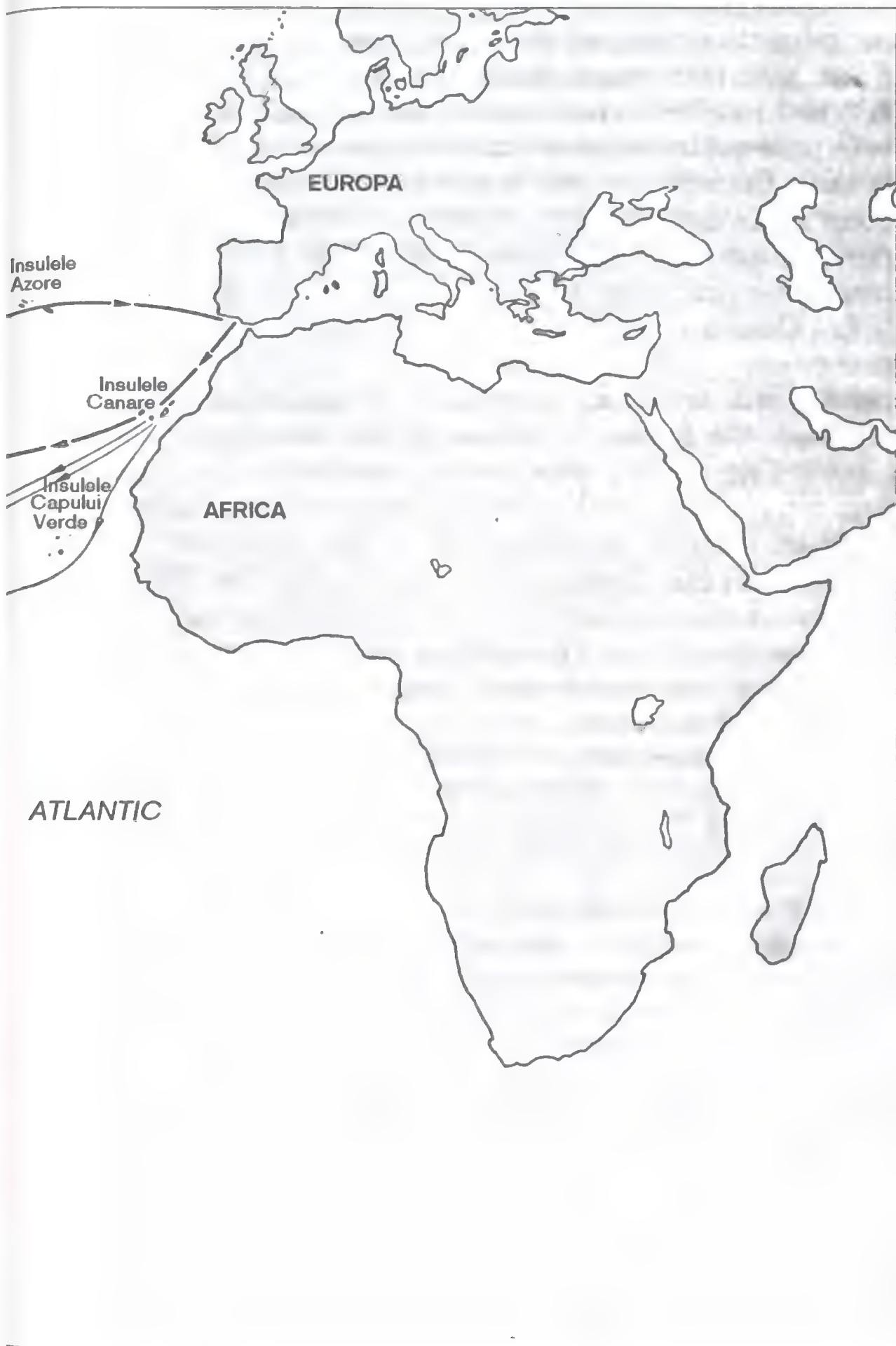
Tenerife un vulcan în erupție. Opresc pe 20 august în San Sebastian, pe 25 – în Gran Canaria, în 2 septembrie – din nou în Gomera. În timp ce în lipsa unei noi caravele se termină repararea *Pintei*, Columb face curte tinerei văduve a fostului guvernator, Inez Peraza, care dă o superbă serbare în onoarea lui. Prin pielea aventurierului răzbate deja viceregele. E tratat ca amiral al Oceanului. Câteva zvonuri îl încurajează: pe timp frumos se zărește la vest o insulă. Dar reparatul a durat destul și se anunță prin apropiere prezența a trei caravele portugheze, pe care amiralul – nedispunând de soldați la bord –, n-are chef nici să le înfrunte, nici să le conducă pe gratis în noile insule. Pentru 6 septembrie, Columb anunță plecarea. Se asistă la liturghie, ultima pentru multă vreme. Toți urcă apoi la bord. Duminică 9, sunt văzute pentru ultima oară pământurile cunoscute. Nostalgicilor și celor temători Columb le promite „multe pământuri și bogății“.

IARBA ȘI PĂSĂRILE DE MARE

Ceea ce se știe despre călătorie vine indirect din jurnalul ținut de Cristofor Columb însuși din clipa în care ia drumul mării, jurnal pe care-l ilustrează ca un excelent cartograf ce este. Originalul a dispărut încă din timpul vieții amiralului. Autorul *Istoriei*, atribuite fiului său Fernando, s-a servit de el și l-a citat adesea. Fiul unui tovarăș al lui Columb, viitorul episcop Bartolomeo de las Casas, l-a studiat și el pentru a sa *Istorie a Indiilor*. Acest jurnal, de o extremă precizie, nu păcătuiește decât într-un punct: încă din 9 septembrie, Columb decide să subestimeze deliberat distanța parcursă în fiecare zi. Când face douăzeci de leghe, notează șaisprezece. Amiralul știe că, mai devreme sau mai târziu, echipajul său va deveni nerăbdător și că va trebui, ca toți organizatorii de expediții îndepărtate, să facă față descurajării. Or, există un element de care Columb e evident mai puțin sigur decât de celelalte: distanța. E sigur în privința latitudinii la care trebuie să găsească Cipangu, nu și de longitudine, care ține de circumferința Pământului, asupra căreia se știe a fi în dezacord cu jumătate dintre cosmografi. Notând în fiecare zi ceva mai puțin decât drumul realmente parcurs, el păstrează o replică pentru cei care i-ar spune prea devreme că nu se găsește nimic. Numai piloții, care fac calculul, cunosc drumul real. Echipajelor li se spune ce se notează în jurnalul de bord.

Așa cum fusese prevăzut, vântul e bun. Caravelele înaintează cu zece noduri pe oră. La 11 septembrie se vede plutind o bucată de lemn, pe care marinarii o identifică: este un fragment de lemn de gabie. Nava naufragiată trebuie să fi avut capacitatea de o sută douăzeci de tone. Deci și alții au trecut pe acolo și au mers mai departe spre vest. În 13, când e întâlnit un curent contrar, se observă declinația magnetică: busola a trecut cu câteva grade de la nord-vest la nord-

Cristofor Columb



est. Columb începe să se îndoiască de instrument. Îl va verifica până la capăt, înmulțind măsurătorile, cerând celor trei piloți ai săi să determine poziția vaselor în funcție de Steaua Polară, de fiecare dată când acest lucru e posibil.

În 14, bucurie pe *Niña*: e văzută zburând o rândunică de mare și un faeton, un soi de pasăre albă despre care marinarii știu că nu se prea îndepărtează de pământ la mai mult de douăzeci și cinci de leghe. Toți ajung la concluzia că se apropie de țel. O nouă prevestire fericită survine în 15: „o minunată ramură de foc“, o stea căzătoare. Vântul e regulat și bate în continuare spre sud-vest. Direcția e menținută fără greutate. Hotărât lucru, totul merge bine. În 16, Columb notează că aerul e „temperat“. Diminețile sunt de vrajă. Nu lipsește, scrie Columb, decât să auzi privighetoarea. Te-ai putea crede în aprilie în Andaluzia.

Câteva smocuri de iarbă foarte verde plutesc pe ocean. Pământul nu e departe. La bord domnește veselie. Dar Columb e sigur pe calculele sale: poate fi o insulă, dar nu uscatul pe care-l caută. Acesta e mai departe.

Începând din 17, smocurile de iarbă sunt mai numeroase. E Marea Sargasselor. Aceste ierburi – alge, în realitate – readuc echipajului speranța pe care începuse s-o piardă. Apa pare mai puțin sărată – și un crab viu plutește în iarbă. Se vede și un banc de ton. E pescuit unul. Din nou, un faeton survolează oceanul. Pasărea, notează amiralul, n-are obiceiul să doarmă pe mare. Pământul e aproape. La 18 septembrie, cerul se întunecă spre nord. Unii, deopotrivă cu Columb, cred că pământul e aproape. Nimeni nu spune în ce măsură apropierea pământului ar putea să întunece cerul.

Până aici, Martin Alonso Pinzón s-a comportat ca un fidel locotenent. O dată ce pământul pare aproape, pentru că se văd din ce în ce mai multe păsări zburând spre apus, Pinzón hotărăște s-o ia înaintea lui Columb. Rapida *Pinta* o depășește pe greoaia *Santa Maria*. Ține să vadă primul pământul ce se anunță – și nu-și ascunde intenția.

În 19, două păsări de Bassan se încrucișează cu caravelele. Columb știe bine că aceste mari palmipede își fac cuiburile în stânci: pasărea nu se depărtează niciodată la mai mult de douăzeci de leghe de țărm. Ceața se întinde pe mare. Plouă fără vânt: e semn bun. Totul vestește pământul pentru acești marinari obișnuiți să interpreteze cerul și marea.

În ziua aceea, amiralul e pus pe calcule. Pilotul de pe *Santa Maria* socotește că a parcurs 400 de leghe. Cel de pe *Pinta* consideră că ar fi 420, cel de pe *Niña* – 440: între 2 200 și 2 500 de kilometri. Columb și locotenenții săi cred că au făcut jumătate din drum. Ar trebui să fie „la insule“ sau să se apropie de ele. Dar ar fi periculos să lase să se vadă că nu știu bine unde se află. Columb și caravelele sale ar putea să navigheze șerpuiind înapoi și încolo până ce găsesc o insulă. Dar echipajul nu s-ar lăsa amăgit: ezitarea ar fi evidentă. Columb se preface că este absolut sigur de el, dar nu e adevărat. Își continuă drumul drept înainte. Se merge mai întâi în Indii. Se vor vedea insulele la întoarcere.

Declinația magnetică e acum atât de mare, încât busola nu mai reprezintă decât un foarte slab ajutor. Nu mai indică nordul. Marinarii se îngrijorează. De când lumea a învățat să dea o reală precizie acului magnetic, i s-a acordat încredere. Cu declinația, care diferențiază nordul magnetic de cel geografic care e Polul și căruia Steaua Polară îi arată nestrămutat direcția, e o certitudine care se clatină. Columb ia înălțimea Stelei Polare, argumentează cu cvadrantul în mână că lucrurile sunt în ordine.

Semnele se înmulțesc. La 20 septembrie, se văd trei păsări de Bassan și multă iarbă. Un fel de rândunică de mare se așază pe *Santa Maria*. Se lasă prinsă cu mâna: e o „pasăre de fluviu“. Se aud țipetele unor păsări de uscat. O pasăre de Bassan zboară drept venind din vest-nord-vest.

O nouă dificultate apare în 21. Iarba e atât de abundentă în mare, încât dă elementului lichid aparența unui solid. Apa pare „lapte prins“, notează amiralul. Suntem în inima Mării Sargasselor, care arată „ca și cum ar fi prinsă de gheață“. Columb a fost prevenit de către Vasquez de la Frontera. Din nou se străduiește să-și convingă oamenii că totul e normal. Dar este el însuși îngrijorat.

Mai e văzută o pasăre de Bassan. Întâlnesc o balenă. Nu este, și aceasta, semn de uscat? Balenele nu înoată în apropierea coastelor? Orice poate da asigurări echipajului trebuie spus, iar Columb își argumentează raționamentul: caravelele trec desigur printre insulele atât de de simăginate, dar nu acesta e țelul principal al expediției. Se merge în Indii. Insulele rămân pentru mai târziu, pentru întoarcere.

În 22 septembrie, e tot Marea Sargasselor. Câteva păsări survolează caravelele. A doua zi, păsările devin numeroase. O pasăre de Bassan, o turturică, o vrabie, pescăruși. Crabii populează ierburile plutitoare. Ciudățeniile se succed, dar e deja mult de când apar semne fără a se vedea pământul. Columb e din ce în ce mai puțin crezut când anunță că se va ajunge la țintă.

Are cel puțin avantajul unei mări agitate și al unui vânt contrar, care încetinesc mersul pe măsură ce se ajunge în zona în care marile vânturi, până acum paralele cu alizeul, încep să bată spre nord-vest: caravelele merg mai puțin repede, dar echipajele au în fine dovada că întoarcerea e posibilă. Încă din Canare, unii puneau întrebarea cu voce tare, iar Columb, oricât de sigur era cu privire la sistemul vânturilor, n-avea nici o dovadă în sprijinul convingerii sale. Anticipând asupra mesianismului ce-l va cuprinde curând, amiralul face o declarație în care Moise și Marea Roșie îi servesc drept paradoxală referință, iar mersul poporului lui Israel către Pământul Făgăduinței e luat drept o prefigurare a navigației spre o Lume Nouă.

Astfel, mi-a fost foarte necesară marea agitată și niciodată n-a apărut așa, cu excepția vremii în care evreii au ieșit din Egipt cu Moise care-i scotea din captivitate.

În 25 septembrie, atmosfera e blândă. E observat un banc de dorade. Dar asta nu rezolvă problema. Echipajele remarcă faptul că se văd multe indicii favorabile, dar nu și pământ. Bord la bord, Columb și Pinzón se sfătuiesc. În acest timp nervozitatea crește în sânul echipajului. Marinarii cârtesc împotriva unui amiral care nu-i unul de-al lor. Încrederea se clatină.

Amiralul fiind un străin, nebucurându-se de nici o favoare, fiind mereu dezaprobat, iar părerea lui fiind contrazisă de atâția oameni docti și savanți, nimeni nu l-ar aproba și nu l-ar apăra acum. Mai degrabă ar fi crezut ce ar zice ei [marinarii] și s-ar atribui ignoranței și proastei conduceri tot ce el ar putea să le reproșeze ca să se justifice.

Nu lipsea mult ca să se spună că era mai bine să înceteze discuția: dacă amiralul nu vrea să renunțe la proiectul său, s-ar putea să-l arunce în mare și să declare apoi că a căzut din nebăgare de seamă, vrând să observe stelele.

Această relatare nu-i, firește, a lui Columb, ci a fiului său, Fernando, care o deține chiar de la marinari. Amiralul, chiar dacă ignoră ce se vorbește, își dă seama de reaua-voință. În jurul lui o singură părere întrunește unanimitatea: să se întoarcă în Castilia.

Columb nu încetează să-și încurajeze oamenii. Toată lumea e la bastinaj. Fiecare oră care trece pare un an. Amiralul, care încă din Canare falsifică estimarea distanțelor, reduce și mai mult cifrele reale: escadra ar trebui să fie deja în insule, dar nu se zărește nimic. Neîndoielnic, au fost depășite. E ceea ce îi explică lui Martin Pinzón, care-i trimite printr-o frânghie, de la bordul *Pintei*, harta pe care nu de mult Columb nu se sfiise să picteze „anumite insule din această mare“.

Oboseala face ravagii. În 25 seara, Pinzón vede un miraj în față la tribord: o insulă. Îi strigă vestea amiralului, cerând pe loc darul promis celui care va vedea primul pământul. Pe *Pinta* se cântă *Gloria*, apoi și pe *Niña* și pe *Santa Maria*. Marinarii se cațără pe catarge. Toată lumea vede pământul, sau mai exact mirajul. Columb cere să se ia direcția spre insulă. În zori, n-avea să se mai vadă nimic, în afara bancurilor de dorade. Pinzón trebuie să-și recunoască greșeala. A ridicat cam prea repede imnul de slavă lui Dumnezeu. E vexat. Marinarii simt nevoia să-și răcorească mințile: grație calmului plat, incidentul se încheie cu o baie nocturnă în oceanul fără insule.

Monotonia devine chinuitoare. În 27, se pescuiește o doradă, în 28 – două. În 29, e văzută zburând o fregată: „o pasăre care obligă păsările de Bassan să regurgiteze ce au mâncat, spre a se hrăni apoi la rândul lor“. Și zilele trec unele după altele. În 30, trec patru faetoni, apoi încă două rânduri de câte patru păsări de Bassan. O pasăre izolată poate fi rătăcită pe mare. Douăsprezece înseamnă

că uscatul e aproape. Columb, cel puțin, o tot repetă, notând la fiecare zbor al păsării de Bassan sau al faetonului distanța pe care aceasta o poate parcurge de la cuibul ei până în larg. Pe 3 octombrie, se observă amestecul de ierburi proaspete cu ierburi putrede din jurul navelor. Columb apreciază din nou că trebuie să fi depășit insulele. Urmează să ajungă în Indii. Nu se vor opri ca să navigheze de colo-colo după insule.

De altminteri, aerul e blând, nu lipsește decât privighetoarea. Caravelele înaintează cu zece sau unsprezece noduri. Columb notează regulat că se cuvine a fi slăvit Dumnezeu pentru marea frumoasă și aerul temperat. Marinarii sunt mai puțin sensibili la asta decât amiralul lor. Spre a-și ocupa mintea, acesta măsoară lungimea nopții după arcul parcurs de stelele Ursei Mici. Greșind vizarea prea jos pe orizont, găsește dimineața nordul magnetic în axul Stelei Polare.

CALCULE ȘI SPAIME

La 1 octombrie, se fac din nou socoteli. Pilotul de pe *Santa Maria* afirmă că a parcurs 578 de leghe spre vest: 3 200 de kilometri. Columb, care a mărturisit 524 de leghe, consideră că s-au făcut 707 din Canare. Două zile mai târziu, pilotul de pe *Pinta* anunță 634 de leghe; cel de pe *Niña* – doar 540. Confuzia e totală. Nu se mai știe unde sunt.

La 6 octombrie, se instalează spaima, chiar dacă amiralul pare că apreciază ca neglijabilă problema pusă de Pinzón: și dacă s-a mers prea departe? Într-o săptămână au înaintat cu peste 250 de leghe. Și dacă au depășit deja Cipangu? Refuzând să umble în zigzag de colo-colo în căutarea insulelor, Columb a impus navigația în linie dreaptă – dar unde duce ea? Martin Alonso Pinzón nu acceptă gândul că ar putea rata întâlnirea cu India. N-ar fi imposibil să atingă pur și simplu coasta Africii și să dea nas în nas cu portughezii! Pinzón îi atrage atenția lui Columb că au făcut mai mult decât cele 750 de leghe anunțate. Într-adevăr, sunt siguri că au parcurs din Canare peste 800 de leghe. Frumoasa solidaritate de la plecare se destramă în fața probabilităților eșecului. Pinzón sugerează să devieze drumul spre vest. Columb își rezervă dreptul de a decide ulterior.

Starea de spirit este din ce în ce mai încordată. Se mai vede încă un miraj. Fiecare vrea să zărească primul uscatul. O rentă de zece mii de maravedi va reveni celui care va striga vestea. Columb e obligat să-i domolească: cel care va striga în zadar va fi privat timp de trei zile de dreptul la rentă, chiar dacă ulterior ar fi realmente primul care ar vedea pământul pe durata acestor trei zile. Marinarii trebuie să-și stăpânească nervii. Cu toate acestea, *Niña* trage o bombardă în dimineața de duminică 7 octombrie. Au fost într-adevăr văzute

venind dinspre sud-vest păsări migratoare? Columb cedează. O oră înainte de apusul soarelui cere să se ia direcția spre vest-sud-vest.

Această decizie poate stârni mirarea: ea înseamnă că, dacă Cipangu a fost depășit, cele trei caravele vor înainta în Oceanul Indian în loc să ajungă în Chitai. Ca să spunem drept, cosmograful nu mai e în măsură să calculeze punctul său de acostare. Marinarii se alarmează. Cel care trebuie să fie vicerege nu mai e în stare să ajungă la un pământ anume. Orice pământ va fi cel bun. A trecut vremea în care Columb și Pinzón rivalizau în a vedea fiecare primul pământul. Amiralul cere acum celor trei caravele ale sale să navigheze dimineața și seara grupate, spre a-și confrunța observațiile. Poate că încearcă astfel și să limiteze sentimentul de izolare. E limpede că este îngrijorat în fața eventualității unei revolte.

La 8 octombrie, din fericire, semnele se înmulțesc. Marea este calmă ca „fluviul Sevillei“, Guadalquivirul. Temperatura este blândă. Aerul e parfumat. Cu ostentație, Columb îi mulțumește lui Dumnezeu. E zărită o pasăre de Bassan, dar se văd și rațe și ciori. Ciorile n-au obiceiul de a se așeza pe mare.

Murmurul revoltei a devenit amenințător. Marinarii sunt indiferenți față de aerul parfumat. În 10, tensiunea se agravează. Juan de la Cosa și bascii săi se manifestă mânios pe *Santa Maria*. De pe *Pinta*, unde lucrurile sunt mai puțin grave, Martin Pinzón sugerează să fie executați capii revoltei: „Să fie aruncați vreo șase în mare!“. Columb socotește că riposta e prea dură, preferă să negocieze. Amenințarea a fost totuși auzită, iar Pinzón va considera, nu fără dreptate, că a salvat situația. Nimeni nu va ști vreodată care a fost, în acea zi dramatică, contribuția lui Pinzón și care a lui Columb. Nimeni nu va vrea, mai târziu, să recunoască a fi gândit că ar fi fost mai bine să se întoarcă acasă. Încurajat sau încurajând, Columb propune un rămășag: cere marinarilor săi trei zile de răbdare. Notează în jurnalul său că oamenii nu mai pot, dar că e zadarnic să se plângă: nu au venit aici pentru a „ajunge în Indii“? Despre pământuri noi, despre noi insule, nimeni nu mai vorbește.

Trece o zi. Joi 11, marea e agitată, iar în jurul caravelor plutesc tot soiul de lucruri: bețe, stuf verde, un arbust spinos cu fructele lui. Se vede trecând și o scândură care n-are nimic dintr-o bucată de lemn brut. E cules un baston prelucrat cu cuțitul. Pământul e locuit.

PĂMÂNT!

La zece seara, lui Columb i se pare că vede o lumină, un foc. Cheamă doi martori. Unul vede luminița, celălalt nu vede nimic. Amiralul se decide să tacă. După sancțiunile pe care le-a decis împotriva anunțurilor premature, nu se poate face de răs. N-a fost poate decât o iluzie optică...

Ca în fiecare seară, se cântă *Salve Regina*. Columb ordonă o veghe de noapte deosebit de atentă la proră. Pământul nu poate fi la mai mult de câteva ore, iar caravelele înaintează cu douăsprezece noduri, tot către vest-sud-vest. Rapida *Pinta* e în frunte. Pinzón se gândește la banii lui. Rentei de zece mii de maravedi promise de rege, Columb îi adaugă o vestă de mătase, pe care o va oferi pe loc celui care va vedea primul uscatul. Celui care-l va vedea și care nu-l va anunța degeaba. Nimeni nu doarme.

O oră mai târziu, un matelot de pe *Pinta*, Rodrigo de Triana, strigă: „Pământ!“ E sigur că vede o plajă de nisip alb. Pinzón face semnalizările convenite, apoi îi pune pe vâslași să forțeze către *Santa Maria*. Este anunțat și Columb, dar acesta rămâne prudent. Dacă sărbătoresc și apoi se dezic, izbucnește revolta.

La ora două noaptea, toată lumea vedea plaja la două leghe în fața escadrei. De data asta amiralul dispune tragerea bombardei. Îi promite lui Pinzón aur. Marinarii se îmbrățișează. Este redusă suprafața velelor pentru a opri navele: nu poate fi vorba de a acosta noaptea. În zori, cele trei caravele ancorează în fața unei plaje deja populate de sălbatici complet goi. Columb și cei doi Pinzón coboară pe uscat. E vineri 12 octombrie 1492. Traversarea a durat treizeci și patru de zile. Cu gândul la numărul sfânt al anilor vieții lui Hristos, Columb va socoti treizeci și trei de zile, ca și cum ar fi debarcat în 11 seara.

După cât se înțelege dintr-o năvală de cuvinte necunoscute însoțite de gesturi cât de cât explicite, insula se numește Guanahani. În onoarea Mântuitorului, „a Divinei Maiestăți care mi-a dat totul în chip miraculos“ – va scrie el regilor – Columb o botează imediat San Salvador, adoptând obiceiul portughezilor, care nu pierduseră nici o ocazie în tot cursul secolului de a da nume – și aproape totdeauna nume creștinești – insulelor, capurilor și fluviilor din Africa. În ciuda multelor incertitudini, care au permis istoricilor să propună identificarea San Salvadorului când cu una, când cu alta dintre Insulele Bahamas meridionale (altădată numite Lucayes), se poate considera că e neîndoielnic vorba de Watling, una dintre ultimele Bahamas, la nord de vârful oriental al Cubei.

Amiralul nu pierde timpul. În fața indigenilor înmărmuriți, înfinge în pământ trei stindarde: drapelul regal al Spaniei și cele două stindarde cu crucea verde și cu inițialele lui Ferdinand și ale Isabellei. Iată-l vicerege. Este chemat notarul, Rodrigo de Escovedo, ca și ofițerul regal, Rodrigo Sanchez de Segovia, însărcinat să reprezinte în expediție interesele regilor. Pe loc, notarul întocmește actul prin care Columb a luat în posesie insula în numele regilor. Însoțitorii lui Columb își exprimă supunerea. Din nou oamenii se îmbrățișează.

„INDIENII“

Încep afacerile. „Indienii“ vin până la caravele, iar spaniolii admiră pirogile confecționate dintr-un trunchi de copac. Unele sunt cioplite pentru o singură

persoană, altele sunt destul de mari pentru a cuprinde până la vreo patruzeci. Vâslesc cu un soi de lopată de brutar. Sunt echipați cu recipiente pentru a scoate apa și redresează cu ușurință piroga atunci când aceasta se răstoarnă. Li se oferă mărgelile de sticlă, clopoței pentru urechi, bonete tricotate din lână roșie.

Dau în schimb sulite, papagali, fire de bumbac. Acestea din urmă se plătesc cu trei monede de argint pentru șaisprezece sculuri. Uneori marinarii își bat joc de „indieni“, iar Columb trebuie să facă ordine, desigur din respect pentru indigeni și din interes, dar și pentru a nu-și umple calele cu sculuri de bumbac. Nu pentru asta au venit!

Am interzis să li se dea obiecte atât de mizerabile precum cioburi de străchini sparte, bucăți de sticlă sau ținte de la cingători, deși când obțineau asemenea lucruri li se părea că posedă cele mai prețioase bijuterii din lume. S-a întâmplat ca pentru o cingătoare, un marinar să obțină greutatea în aur a două monede castiliene și jumătate...

Mi s-a părut că e rău și am interzis acest lucru. Eu le-am dat sumedenie de lucruri atrăgătoare și bune, din cele pe care le-am adus, pentru ca să ne îndrăgească. Cu atât mai mult cu cât se vor creștina, să înceapă de pe acum să iubească și să servească pe Altețele Lor, ca și întreaga națiune castiliană.

Oamenii aceștia sunt pașnici: se taie la degete îndată ce vor să ia în mână spadele care li se arată. Sunt săraci, trăiesc goi „așa cum i-au adus pe lume mamele lor“, dar pictați în diverse culori cărora Columb nu reușește să le dea o semnificație.

Sunt toți bine făcuți, au trupuri frumoase și chip îmbietor, cu păr având firul aproape tot atât de gros precum cel din coada calului. Îl poartă scurt, căzând până la sprâncene, cu excepția cefei unde lasă câteva meșe lungi pe care nu le tund niciodată.

Unii își pictează corpul cu brun. Sunt toți, ca și canarienii, nici negri, nici albi. Alții se pictează în alb sau într-un roșu aprins, ori în alte culori, după cum le găsesc. Unii își pictează fața, alții întreg trupul. Unii își pictează doar conturul ochilor, alții numai nasul.

Singura lor comoară pare a fi inelul de aur pe care unii îl poartă în nas. Detaliul e important: înseamnă că aici se găsește aur. E și prima întrebare pe care o pune Columb: unde se află aur? Din gesturile băștinașilor se înțelege că prețiosul metal trebuie căutat spre sud, acolo unde va fi găsit un „rege“ important care posedă vase din aur.

Tot prin gesturi, așa cum alții au făcut-o atât de des în Africa, europenii și indigenii ridică nivelul convorbirilor. Acești arawak sunt într-adevăr pescari.

pașnici, dar devin victime ale ostilității feroșilor caraibieni, cu care Columb și oamenii săi vor face în curând cunoștință.

Am observat că unii aveau pe corp urme de răni și i-am întrebat prin semne care era explicația. M-au făcut să înțeleg că existau oameni care veneau până la ei din unele insule vecine ca să-i atace.

Limbajul gesturilor nu ajunge. Ca și în Africa, vor fi pregătiți interpreți. Sunt luați șapte „indieni” care vor fi duși în Spania. Columb amestecă aici cele două motivații pe care nu încetează să le invoce încă de la Rabida: colonizarea și evanghelizarea. Interpreții vor deveni buni agenți ai creștinării – și aceasta cu atât mai mult cu cât „n-au nici o religie”: ceea ce vrea să însemne că nu au nici o religie cunoscută și capabilă să opună rezistență *Evangheliei*. Fetiști sau animiști, oamenii „fără religie” sunt în Africa cei care nu sunt musulmani. Amiralul va nota în noiembrie în Cuba că indigenii „nu aparțin nici unei secte și nu sunt nici idolatri”. Vor face din ei, fără greutate, buni creștini.

Columb n-a declanșat o asemenea acțiune spre a găsi o insulă atât de mică. Iar locuitorii n-au nici manierele, nici aspectul persoanelor rafinate întâlnite odinioară de Marco Polo. Găsirea unei insule nu miră pe nimeni. Polo a scris clar că Cipangu – Japonia – e înconjurat de nenumărate insule și că „indienii” arată orizontul citând vreo sută de denumiri. Esențial este deci ca întâi să fie găsit Cipangu. Atunci și abia atunci se va putea ajunge în Chitai și în India, care se cam confundă. Oricum ar fi, Columb se consideră deja „în Indii” și chiar notează aceasta. Socotindu-și timpul de la plecarea din Palos, va anunța șase luni mai târziu din Lisabona Regilor Catolici:

În șaptezeci și una de zile, am ajuns în Indii.

Două zile sunt deci suficiente pentru această primă luare de contact. La 14 octombrie, Columb părăsește pentru totdeauna insula Guanahani, luându-i cu el pe cei șapte arawak destinați a fi interpreți. Firește, nu li se spune că nu se vor mai întoarce niciodată. La drept vorbind, la data aceea amiralul nu știe nimic despre soarta lor.

CUBA

Se reia drumul spre sud-vest. Navigând din insulă în insulă în Bahamas, Columb atinge mai multe mici uscaturi pe care le tot botează, aducând omagii Fecioarei, regelui și reginei: Santa Maria de la Concepción (azi Rum Cay), Fernandina (azi Long Island). În Fernandina vede, în sfârșit, „indieni” care

știu construi colibe cu coșuri și care țes bumbacul. Bărbații și fetele sunt tot goi, dar femeile măritate au nădragi. Ne apropiem de civilizație. În 19 octombrie, cele trei caravele ancorează în fața unei insule pe care Columb o botează Isabela în onoarea reginei (azi Crooked). Se crede un moment că va fi găsit aici regele care are vasele de aur. Dar nu e cazul. Așteaptă în van la ancoră ca să aducă cineva aur: nu apar decât sulite și bumbac. Marinarii continuă să-și plaseze străchinile sparte; dar nu pentru asta s-a venit. Totuși încântarea continuă: te-ai crede tot timpul în aprilie în Andaluzia, iar stolurile de papagali întunecă lumina soarelui. Marinarii găsesc lemn de aloe și scorțișoară: suntem aproape de India. Columb va fi dezamăgit constatând că nu e vorba nici de aloe, nici de scorțișoară. În cel mai bun caz, se găsește aici rășină de fistic, care este, se zice, foarte bună contra durerilor de stomac.

Iată, în sfârșit, în 28 octombrie, escadra în fața unei foarte mari insule. Indigenii de pe micile insule indicaseră deja prin gesturi că e vorba de un pământ foarte întins.

Din câte am înțeles de la indieni, insula e mare, cu un important comerț, bogată în aur și mirodenii, vizitată de corăbii și de negustori...

Dacă e așa cum spun indienii, cei din insule și cei pe care i-am luat pe navele mele, căci nu înțeleg limba lor, aici e chiar insula Cipangu despre care se povestesc lucruri atât de minunate și care, pe globurile pe care le-am văzut și pe picturile mapamondurilor, este situată prin aceste locuri.

A crezut că a atins în fine Japonia. Când află că este în „Colba“, aduce un omagiu infantelui a cărui doică l-a ajutat cândva: insula se va numi Juana (azi Cuba). Admiră arborii, iarba, florile, păsările. Descoperă cartofii dulci și fasolea. „Indienii“ de la bord dau de înțeles că sunt acolo mine de aur și că se găsesc și perle. Pinzón e de părere că se află pe continentul căutat. Se vorbește acum de plecarea spre Chitai, spre China, pentru a-l găsi pe Marele Han. Columb nu-și uită misiunea.

Amiralul calculează latitudinea. Se consideră a fi la 26° latitudine nordică. S-au depărtat cu unul sau două grade spre sud. Evaluează distanța parcursă: 1 142 de leghe de la Ferro din Canare. În realitate, Columb a străbătut cam 1 105 leghe. Dar are nevoie să se creadă în Cipangu.

Ca și primii descoperitori ai arhipelagului Atlanticului african, Columb continuă, spre vest, apoi spre est, descoperirea a ceea ce constată a fi un arhipelag cu o sută de insule și pe care-l ia periodic drept continent, adică drept Asia. La 1 noiembrie, atinge la vest Capul Palmierilor. Trimite pe uscat interpreți în căutarea unui rege și a unei capitale. Cei doi bărbați, asistați de un „indian“ din Guanahani, știu unul greaca, ebraica și araba, celălalt câteva dialecte de

pe coasta africană. Cinci zile mai târziu trimișii prezintă o dare de seamă despre ceea ce au văzut, deoarece din spusele pescarilor n-au priceput mare lucru. Au pătruns timp de două zile mai adânc în insulă, dar n-au găsit decât un sat și țărani, n-au putut afla nici un interlocutor vorbind ebraica, greaca ori vreo limbă africană. Decepția e mare. Lui Marco Polo i-a fost mult mai ușor.

Columb se reîntoarce atunci spre est. La 11 noiembrie, dă numele de Marea Notre-Dame și de Port du Prince unui vast golf și unui punct de ancorare capabil să adăpostească o caracă. Va fi viitorul Port-au-Prince. Se ridică o cruce. Văzând indigeni care pescuiesc stridii, Columb cere câtorva marinari să plonjeze în apă: din păcate, stridiile n-au perle. Nu-i nimic: desigur nu e anotimpul potrivit.

În 19 și 20, escadra face o zadarnică tentativă de a ieși în larg spre a vedea dacă este vreo insulă la nord-est. Fiind surprins de o furtună, revine în Port du Prince. La 21 noiembrie, amiralul face un nou calcul, se înșală cu 20°, corectează citirea datelor din ochi, dă dracului instrumentele. Neputând măsura exact cerul, adulmecă marea.

În acest timp, Martin Alonso Pinzón ia hotărârea de a acționa pe cont propriu. Fără a-l preveni, îl părăsește pe Columb cu *Pinta*, așadar cu cea mai bună dintre cele trei nave.

Reluând spre sud-est explorarea coastei cubaneze, amiralul ajunge în regiunea în care caraibienii au instaurat teroarea. Cu alte cuvinte, europenii, obișnuiți cum erau cu populații pașnice și prietenoase, sunt acum dezamăgiți. A venit timpul eschivărilor și chiar al ploii de săgeți. Satele din Juana sunt pustii, chiar dacă încă mai fumegă coșurile. Nu este nimeni în „porturi“, deși e găsită o pirogă bine adăpostită într-un soi de hangar. Pământul e lucrat, o pirogă de douăzeci de metri e trasă pe mal – totul arată că regiunea e intens populată, dar nu se vede nimeni. Interpreții o confirmă: locuitorii sunt niște fricoși.

Cu zece oameni am pune pe fugă zece mii, atât sunt de fricoși și de lași – și pentru că n-au ca arme decât bețe la capătul cărora sunt ajustate altele mici, ascuțite și întărite la foc.

Din câte se înțelege, „canibalii“, de care acești oameni cumsecade se tem, au un singur ochi și față de câine. Columb, de altfel, nu crede nimic din toate astea, decât că interlocutorii lui „indieni“ sunt niște fricoși, chiar dacă au „panaș pe cap și pene“. Dar frica nu e imaginară, iar amiralul face cum poate legătura dintre ce i se raportează – răpiri în sate – și ceea ce știe de multă vreme: raziile sunt opera Marelui Han. Caraibienii sunt dovada că se află foarte aproape de China.

Ceea ce se vede dă alte speranțe. Așa stau lucrurile în 25 noiembrie, în acea gură de vărsare de pe coasta cubaneză, pe care amiralul o numește Santa Catalina, pentru că e ajunul Sfintei Caterina.

A văzut curgând un mare pârâu cu apă foarte limpede, care cădea cu zgomot puternic din înălțimea unui munte. S-a dus până la acest pârâu și a văzut în el strălucind câteva pietre cu pete de culoarea aurului. Și a socotit că sigur aici trebuie să fie aur...

A văzut pe plajă multe pietre de culoarea fierului, ca și altele despre care unii ziceau că ar proveni din mine de argint...

Cum se caută comori, acestea sunt văzute peste tot, chiar dacă pietrele din Juana nu sunt paietate decât cu mică. Columb se minunează și de înălțimea pinilor. E cioplit pe loc un nou catarg spre a-l înlocui pe cel deteriorat de pe *Niña* și se visează la posibilitatea de a furniza scânduri și catarge tuturor șantierelor navale din Spania. Cu condiția de a aduce „accesoriile“, s-ar putea chiar construi la fața locului. Există lemn, există smoală, iar rada ar putea adăposti o sută de corăbii „fără nici un fel de parâme ori ancore“.

SANTO DOMINGO

După câteva zile de vânturi potrivnice și de ploi abundente, se face vreme bună. În 4 decembrie, *Santa Maria* și *Niña* ridică ancora pentru o nouă explorare, mai la est. Așa se face că, în 6, Columb ajunge în extremitatea occidentală a unei noi insule, vizibil intens locuite. Se văd fumuri ziua și focuri noaptea. La babord e lăsată o insulă, pe care amiralul o numește insula Broaștei Țestoase: avea să fie cartierul general al piraiților. Importantă este interminabila coastă dinspre tribord, în lungul căreia cele două caravele vor naviga mai mult de o lună. Dar de data asta se merge orbește: „indienii“ îmbarcați în Bahamas și cei care au fost luați în Juana nu mai știu unde se află. Interpreți încă, într-o oarecare măsură, au încetat de a mai fi ghizi. Se mulțumesc doar să repete că aici există toate motivele să se teamă de caraibieni.

Peisajul și climatul duc cu gândul la Spania. Se aude chiar privighetoarea, pe care Columb a ridicat-o într-adevăr la rangul de simbol. Columb vrea să dea impresia că recunoaște noua insulă ca fiind acea Hispaniola de pe hărțile imagine: avea să fie Santo Domingo sau Haiti. Primirea e acceptabilă, „indienii“ sunt „fricoși“, dar vor fi îmblânziți – și se vede și un pic de aur la nasuri și la urechi. Buna reputație a creștinilor care dăruiesc inele de alamă și mărgelile de sticlă se răspândește din sat în sat. Columb începe să întâlnească șefi pe care-i califică îndată de „regi“, nu fără a se întreba în sinea lui dacă e vorba de regi sau de guvernatori. Se pălăvrăgește mult. Se ridică cruci.

Din insulă în insulă, Columb și însoțitorii lui trăiesc o încântare. Tot ce a citit îl înclină pe descoperitor să creadă că are de-a face cu acele „minuni“ laudate de un Polo sau de un Mandeville. Iată, are acum minunile în fața ochilor: climatul, păsările, fructele exotice.

Pădurea este o minune. Iarba e ca în luna aprilie în Andaluzia. Cântecele păsărilor te face să dorești să nu mai pleci. Stolurile de papagali întunecă cerul. Sunt o mie de soiuri de pomi, fiecare cu fructul său – și toți miros așa de bine că e o minune...

Nu pot exista sub soare pământuri mai bune, mai fertile, cu un climat mai echilibrat între frig și căldură, mai înzestrate cu ape bune și sănătoase – și nu ca acelea din Guineea, care sunt toate pestilențiale. Într-adevăr, grație Domnului Nostru, nimeni dintre oamenii mei n-a fost încercat până acum de o cât de mică durere de cap și nimeni n-a trebuit să se așeze în pat din pricina vreunei boli, cu excepția unui bătrân care suferă de o piatră – și suferă de ea de toată viața – și care s-a vindecat după două zile.

Uimirea nu e mai mică atunci când se descoperă folosirea tutunului. Încă din San Salvador, Columb se mirase că i se oferiseră, ca pe un lucru prețios, câteva frunze uscate. Abia în Cuba înțeleg europenii că respectiva iarbă, incandescentă, poate fi trasă pe nas. Cei doi interpreți trimiși în interiorul insulei i-au căzut pradă.

Mulți oameni, bărbați și femei, umblă prin sat având în mână un tăciune de ierburi al căror fum îl aspiră.

Oamenii lui Columb încep să prindă gustul a ceea ce va fi iarba lui Nicot. De asemenea, cunosc multe delicii grație indigenelor care le cedează fără multe mofturi. Necazul e că europenii nu sunt obișnuiți cu o boală pe care autovaccinul o face benignă pentru „indieni”, și care va produce în colonie și apoi foarte curând în Europa teribile ravagii: sifilisul.

La drept vorbind, navigatorii nu izbuteau să se consoleze cu iluzii. Toți vedeau clar că n-a fost găsită India comorilor, a pietrelor prețioase și a mirodeniilor, nici China mățăsurilor. Desigur, se poate obține aur contra unor clopoței, dar suntem departe de ceea ce povesteau călătorii, negustorii, precum și franciscanii. Când se declară încântat, Columb forțează nota. Unei văi din Hispaniola îi dă numele de Paradis, unui râu – pe cel de Guadalquivir. Fără comentariu, adevărul ar face rău tovarășilor săi, așa cum le va face mai târziu Regilor Catolici: sălbatici goi și bălțați și câteva inele de aur.

Nicăieri nu se vede aurul ieșind la suprafața pământului, aurul care crește din pământ, aurul pe care poți să-l culegi. Peste tot, lui Columb și însoțitorilor săi li se pare a înțelege că aurul e în altă parte, în insula următoare. În Juana, aurul e în Hispaniola. În Hispaniola li se dau asigurări că este aur în mult mai mare cantitate pe insula Broaștei Țestoase. Sau dacă nu, în Beneque (Jamaica sau Grande Inague). Ceea ce localnicii nu spun se imaginează. Cum indienii schimbă bucuros fărâma de aur contra unor bucățele de sticlă, despre care

europenii știu foarte bine că nu costă mai nimic, se deduce cam pripit că se găsește aur din abundență, că e la îndemână. Dacă un „indian“ arată cu gesturi grandilocvente ornamentul pe care-l poartă la nas, se trage concluzia că aurul e cules noaptea în insula vecină. Cu cât se găsesc mai puține pietre prețioase și aur, cu atât imaginația se înfierbântă.

A aflat de la un bătrân că la vreo sută de leghe și chiar mai mult, după cât a putut înțelege, sunt multe insule apropiate în care există enorm de mult aur. Acest bătrân a mers până la a spune că printre celelalte insule e una în întregime din aur.

Columb face totuși o remarcă de o uimitoare luciditate. Dacă se găsește aur puțin, e pentru că acești oameni n-au nimic de vândut. Mina rămâne încă să fie găsită.

Amiralul spune că nu crede să fie mine de aur nici în insula Hispaniola, nici în cea a Broaștei Țestoase. Aurul e adus probabil din Beneque și în cantitate mică pentru că acești indieni n-au nimic de dat în schimb.

Duminică 16 decembrie, în Hispaniola, Columb ia o hotărâre care vizează viitorul. Decide să realizeze o colonizare definitivă întemeiată pe un centru permanent. Indienii poltroni sunt oameni viguroși, „buni să fie comandați și puși să muncească“. Ar putea fi chiar deprinși cu viața citadină și cu îmbrăcămintea. Colonizarea se conturează cu exploatarea unei mâini de lucru care, mai mult sau mai puțin, consimte.

În așteptare, timpul trece. Caravelele sunt măcinate de sare și de viermi. Ar trebui neapărat reparate. Rivalitățile dintre șefi ies la lumină. Expediția se destramă. În 22 noiembrie, Martin Alonso Pinzón a plecat cu nava cea mai ușor de manevrat să caute comoara pe cont propriu. Se întoarce la 6 ianuarie fără a fi găsit ceva. Amiralul nu-și face iluzii cu privire la scuzele lui. Pinzón a trădat pur și simplu, dar Columb nu poate transforma o rivalitate într-un război – și are nevoie de *Pinta*. Acceptă scuzele. Pe scurt, e timpul întoarcerii. În afară de asta, viceregele nu uită că are de dat socoteală și crede că se cuvine să plece în Spania spre a-și oficializa averea.

Duce cu el eșantioane din minunile pe care le oferă insulele. Frumos i-ar sta să fie tratat de lăudăros. Îi duce și pe „indienii“ care habar nu au ce-i așteaptă. Cum ar fi putut bănuși că vor pleca atât de departe? Nimeni nu se gândește încă să-i facă sclavi: vor fi catehizați, vor deveni interpreți pentru călătoriile viitoare. La drept vorbind, pașnicii indieni, care nu s-au lăsat rugați să suie la bordul caravelor, sunt de-a dreptul stupefiați de ceea ce văd și de ceea ce li se întâmplă. Tunurile bubuie în onoarea unui „rege“ care e primit cu mare

pompă pe *Santa Maria* la 18 decembrie. În plus, se consideră că vor trebui învățați să poarte ceva îmbrăcăminte și să respecte anumite deprinderi. Vor fi europenizați. Ucenicia începe cu o serbare.

Am trimis să fie adusă o plăcuță de aur pe care sunt gravate efigiile Altețelor Voastre, i le-am arătat și i-am explicat că Altețele Voastre sunt stăpâne pe cea mai bună parte a lumii. I-am arătat stindardele regale și pe cel care purta crucea – iar el a manifestat o mare admirație.

Bravul rege și oamenii săi goi pușcă nu știu cum se termină toate astea în Africa. Aiurit, șeful duce în coliba lui somptuoasa cuvertură de pat a amiralului, cizmulite de piele roșie, un șirag de chihlimbar, un flacon cu apă de flori de portocal. Navele astea au venit, desigur, din cer.

Se desfășoară o adevărată idilă. În ultimele zile, un alt rege, numit Guacanagari, îi oferă lui Columb ornamente din aur, o centură, o mască. Indienii care se înghesuie să viziteze caravelele aduc și ei câteva mici obiecte din aur. Pentru masa pe care o oferă oaspeților săi, Guacanagari poartă cămașa și mănușile ce i-au fost dăruite. Când, la rândul său, primește darurile, Columb își pune masca de aur.

Se procedează la fel cu toți regii. Unul dintre ei primește, în schimbul unei coroane de aur, o mantie de stofă stacojie și un inel de argint, fără a mai pomeni de inevitabilele podoabe de sticlă. Toată lumea se distrează nebunește. Se ajută unii pe alții, iar Columb va face un raport Regilor Catolici despre eficacitatea „indienilor” care, atunci când *Santa Maria* a eșuat, s-au repezit să transbordeze alimentele și mărfurile, fără să fure – notează el – nici măcar o cingătoare.

Expediția se întoarce, desigur, cu aurul oferit, dar fără a fi descoperit mina. Aur există, evident, din abundență, dar nu s-a venit în insulă pentru a aduce centuri și inele. Și, iată că, în ajun de Crăciun, se întrevide cu certitudine o pistă. „Indienii” dau de înțeles că aurul vine dintr-o mare insulă, Cibao. Columb crede a fi auzit Cipango. A câștigat toate pariurile: aurul și Japonia. Acestea vor fi scopul viitoareii călătorii.

Încă de pe acum întocmește proiectul care-i va păta memoria. Columb nu crede nici o clipă că „indienii” cei cumsecade, cărora le dăruiește în schimbul aurului mărgelile de sticlă, ar putea fi tratați ca prizonieri de război, dar raționează ca și cum ar crede-o.

Ar putea deveni buni servitori. Au mintea isteată, căci cred că repetă imediat ceea ce le spun.

Împreună cu grija de a pregăti interpreți capabili să accelereze evangheliizarea, gândul de mai sus va conduce la deportări și la sclavie.

NATIVIDAD

A amâna întoarcerea ar fi fost primejdios. Trebuia găsită Cibao, dar asta va fi mai târziu. Situația nu e bună – și nici moralul. În noaptea de 25 spre 26 decembrie, când, spre a dormi liniștit, omul de la cârmă lasă în locul său un mus, *Santa Maria* se lovește de un recif de corali. Columb îl trimite pe patronul Juan de la Cosa cu câțiva oameni în barcă pentru a trage ancora și a o arunca la pupă: scopul e de a opri mișcarea vasului. În loc de asta, lui Juan de la Cosa și însoțitorilor lui aleși la întâmplare li se face frică și vâslesc în forță până la *Niña*. În zori, toată lumea e regrupată pe micuța caravelă, dar nava-amiral ia apă din toate părțile. Pentru a o ușura și a avea o șansă de a o degaja, Columb ordonă până și doborârea marelui catarg. Nu se poate face nimic: cum marea scade, nava se sfărâmă și eșuează.

Accidentul are consecințe grave. Mai întâi, *Santa Maria* e pierdută – și toate proiectele amiralului cu privire la posibilitatea de a construi nave în insulă nu pot ajuta la construirea unei alte caravele fără un șantier și cu utilajul de la bord. Cum Pinzón nu a revenit încă din escapada lui, amiralul se vede obligat să-și adune toată lumea pe *Niña*. În fine, faptul că Juan de la Cosa s-a lăsat într-atât pradă panicii, în ciuda faptului că era vorba de propria lui navă, arată limpede că nervii sunt greu puși la încercare. Iar Columb, care nu dorește să rămână singur, nu poate acționa cu asprime, așa cum n-o va putea face nici la întoarcerea lui Pinzón. Amiralul este realist: toți visează acum numai la Spania.

Chiar după revenirea *Pintei*, la 6 ianuarie, Columb nu va mai dispune decât de două caravele. E evident că nu-i posibil să-i înghesuie pe toți la bordul lor, avându-i în plus și pe „indieni” și eșantioanele știute. Columb este cuprins de amărăciune: nimic din toate acestea nu s-ar fi întâmplat dacă ar fi dispus de trei adevărate caravele, așa cum e *Pinta*. Presimțind reproșurile ce-i vor fi făcute la înapoiere, notează în jurnalul său defectele greoaiei *Santa Maria*. E supărat pe oamenii din Palos, poate că puțin și pe regi. Firește, își rumegă mânia împotriva insubordonării lui Pinzón.

Spiritul practic al amiralului învinge: trebuie organizată ușurarea navelor. Găsește câțiva voluntari care să rămână în Hispaniola pentru a continua explorarea. Au certitudinea că îi vor regăsi la întoarcere în posesia unui „butoi cu aur” și a unei averi în mirodennii. Vor descoperi cu siguranță mina de aur. Din unele conciliabule între „indieni”, surprinse și interpretate de Columb, acesta își formează convingerea că aurul e aproape.

Amiralul crezuse a fi sesizat că regele manevra pentru ca el să nu afle unde exista și se culegea aurul, astfel încât să nu meargă să-l schimbe sau să-l cumpere în altă parte.

E momentul în care Columb începe să-și dezvolte argumentele ce vor justifica întoarcerea lui în insule, cu alte cuvinte o nouă investiție. Cu aurul ce se va găsi, va fi finanțată în trei ani – de ce trei ani? – cruciada care va elibera Ierusalimul. Naufragiul din 25 decembrie n-a făcut nici un mort, dar e dangătul de clopot pentru ambițiile imediate. L-a readus în mod evident pe amiral la o înțelegere mai umilă a realităților acestei lumi. La ora incertitudinilor și a riscurilor de revoltă, el vorbea despre aur. Când izolarea ajunge într-un punct critic și aurul nu e încă găsit – cu excepția celor câtorva bucăți oferite de „indieni” – vorbește despre Ierusalim. Misticul exaltat al viitoarelor expediții e pe cale de a se naște. Columb a urmărit un proiect. Acum avea să urmărească un vis. Îmbracă o haină amplă din postav aspru, ca un franciscan. Își lasă barbă. În curând, Cristofor avea să devină „Purtătorul de Hristos”.

În lipsa navei care le-ar fi permis să continue navigația din insulă în insulă, se construiește pentru cei treizeci și nouă de oameni care rămân o fortăreață din trunchiuri de copac, cu un turn și un mare șanț înconjurător. În scrisoarea pe care o va redacta în timpul traversării de întoarcere, pentru protectorul său Santangel, va da acestei lucrări proporții impozante.

Am pus stăpânire pe un mare oraș, pe care l-am numit orașul
Nașterii Domnului.

Este într-adevăr timpul Crăciunului. Locul se va numi Natividad. Dar marele oraș nu-i decât un sat, iar luarea în stăpânire nu înseamnă nimic. În schimb, Natividad va fi primul reper important al programului formulat la 16 decembrie. E numit un căpitan: Columb îl alege pe vărul amantei sale, Diego Araña. Notarul Rodrigo de Escovedo îl va asista, precum și alguazilul regal, Pedro Gutierrez. Pentru a înlesni cumpărarea de aur, li se lasă podoabele de sticlă, clopoței și bonetele. Păstrează și alimente – pesmeți și vin – pentru un an. Pentru transporturi, vor avea barcazul defunctei *Santa Maria*. Câteva demonstrații de forță exclusiv cu scop de intimidare, vor face asupra „indienilor” o impresie destul de puternică pentru a îndepărta de ei orice ispită rea: se face auzită artileria. Pe scurt, garnizoana nu e pândită de nici o primejdie.

Oamenii pe care i-am lăsat acolo ar fi de ajuns pentru a devasta
toată țara, și, dacă știu să se comporte, insula nu prezintă nici o primejdie
pentru persoanele lor.

Columb și tovarășii săi s-au înșelat. Au apreciat ospitalitatea pașnicilor sate de pescari. Dar i-au întrezărit totuși și pe războinicii din interior, acei teribili caraibieni – în realitate este vorba de ciguayos –, de care ceilalți par a se teme și care sunt acuzați că își mănâncă prizonierii. Războinicii și-au arătat arcurile. Au fost puși pe fugă. Odată caravelele plecate, vor reveni la Natividad.

A sosit timpul despărțirii. În 4 ianuarie 1493, Columb părăsește Natividad doar cu *Niña*. Pornind spre est, navighează de-a lungul coastei Hispaniolei. Duminică 6 ianuarie, este observată o caravelă: *Pinta*. Datorită „indienilor“, se știa că e prin împrejurimi. După o scurtă dar violentă explicație, urmează împăcarea. Nici unul, nici celălalt n-au mijloacele de a se întoarce singuri.

Amiralul s-a hotărât să-și păstreze calmul, spre a nu da satisfacție Satanei, care dorea să împiedice călătoria, așa cum o făcuse și până acum.

La început navighează puțin de-a lungul coastei și e găsit un râu care conține pepite. Mina se află pe aproape, dar nu mai e timp. E călăfătită *Pinta* care ia apă peste tot. În curând nu se vor mai putea întoarce. Columb nu mai întârzie. De altfel, dă semne de oboseală: în 9 ianuarie, vede cu ochii lui trei sirene, „nu atât de frumoase pe cât sunt descrise“. În realitate, a văzut morse.

Amiralul se vrea pe deplin sigur de concordanță dintre realitate și lecturile lui – și aceasta cu atât mai mult cu cât a făcut un nou calcul și consideră că se află la mai puțin de patru sute de leghe de India. O fi găsit sau nu Cipangu, dar măcar a găsit aceste insule care mărginesc Asia și cărora călătorii n-au încetat timp de două secole să le dea nume. Marco Polo, și după el Pierre D'Ailly, nu menționează ei oare două insule din Oceanul Indian, dintre care una e populată de bărbați, iar cealaltă de femei? Numește una Masculina și pe cealaltă Femina. Or, viceregele a înțeles, în ajunul plecării din Hispaniola, că o insulă, Martinino, la câteva ore de navigație spre sud, este insula Femeilor. Ceea ce i se indică astfel este probabil Martinica. Fără îndoială, haitienii s-au dus acolo să-și caute neveste, doar dacă nu este dreptul exclusiv al locuitorilor insulei Carib, insula Bărbaților, care poate fi Porto Rico sau Guadelupa. Lecturile îi revin în minte amiralului, care combină ce-i spun „indienii“ cu propriile lui amintiri despre Amazoane. Femeile din Martinino sunt războinice, au armuri de aramă. Trag săgeți fabricate chiar de ele. Este, de altfel, singura lor ocupație. Columb stabilește unele apropieri între insula Bărbaților și cea a războinicilor caraibieni, între femeile cu arc și teribili antropofagi. Își propune să meargă să le vadă, apoi renunță după câteva ore, vântul nefiind favorabil. Își notează să se ducă acolo în viitoarea călătorie. Mai sunt încă minuni de descoperit.

În 16 ianuarie, părăsesc uscatul. Columb e pe *Niña*, însoțit de fratele lui Martin Alonso, Vicente Yáñez Pinzón, care e un bun pilot, și de patronul Pedro Alonso Niño. Martin Alonso se află, firește, la bordul *Pintei* sale. Vântul e bun, iar amiralul se servește de el cu dibăcie. Luând la început direcția nord-est, atinge latitudinea – cea a Bermudelor, către paralela 32 –, unde pot fi întâlnite marile vânturi dinspre vest, care duc spre Europa. De data aceasta nu există nici un fel de incertitudine sau de îngrijorare. Itinerarul ales nu este altul decât cel al mării bucle, al *voltei* care îngăduie navelor ce revin din Africa să găsească

în larg vânturile de vest. Columb nu face decât să extrapoleze ceea ce se știe luând *volta* pe extrema tangentă a anticiclonului. Azorele se află la est. Marinarii nu mai sunt nevoiți să pândească semnele de pe valuri. Acum știu unde merg: în Spania. Liniștit, amiralul își întocmește raportul.

A pornit spre Azore. La 3 februarie, apreciază că Steaua Polară e tot atât de sus pe orizont ca și la Capul São Vicente: merge deci spre Azore și spre Portugalia. În 4, timpul devine rece și ploios. Columb înțelege că iese din anticiclon prin nord. Corectează direcția de la est-nord-est la est. Trei zile mai târziu, pe *Niña*, între amiral și apropiații lui se naște o neînțelegere. Columb menține direcția spre est pentru a ajunge în Azore. Ceilalți cred că la est vor găsi Madeira. Azorele sunt la nord, afirmă Vicente Yáñez Pinzón și Francisco Roldan. Patronul Pedro Alonso Niño este de aceeași părere. Adevărul e că nici unul nu mai știe unde se află cele două nave. În 10, piloții fac din nou un calcul cu amiralul. Sunt tot în dezacord: piloții cred că sunt aproape de Madeira și că au depășit de mult Azorele. Pentru ei, Castilia e aproape. Amiralul crede că sunt mai în urmă, nu au ajuns încă în Azore.

Dar, în ziua de marți 12 februarie, furtuna surprinde flotila. Timp de o săptămână, cele două nave sunt în primejdie. Se strâng velele, păstrându-se doar, uneori, câte una fixată foarte jos pe marele catarg. Spre a da navelor ceva mai multă stabilitate, sunt lestate, umplându-se cu apă de mare butoaiele de vin golite. Se cântă *Salve Regina*. Se promet pelerinaje. O tragere la sorți la bordul *Niñei* îi desemnează pe cei care vor merge să mulțumească Fecioarei în diferite sanctuare: când trebuie ales cel ce se va duce la celebra mănăstire a hieronimiților Guadelupe, în Estremadura, cu o lumânare de cinci livre, amiralul e cel care scoate din bonetă boaba de năut având pe ea o cruce crestată cu vârful propriului său cuțit. Va merge în pelerinaj. Dar sorții desemnează și pelerini pentru Biserica Madonei din Loreto și pentru Santa Clara din Moguer. Tenace, nici vorbă, soarta îl trimite pe amiral și la Moguer, care e aproape de Palos. La Loreto, care se află în Italia, boabele de năut desemnează un matelot, căruia Columb îi promite pe loc să-i achite cheltuielile de călătorie. Nu mai e vremea economiilor. În plus, toți vor merge îndată după sosire, în cămașă, la prima biserică închinată Fecioarei. Și, fiecare adaugă promisiunilor colective propriile sale legăminte.

În toiul încercării, Columb este măcinat de întrebări. Dumnezeu a îngăduit descoperirea. Nu poate deodată să refuze îndurarea sa, împiedicând să se vorbească de ea. Amiralul se integrează în planul divin: acesta nu poate lăsa creștinătatea să ignore noile pământuri deschise credinței. Dar Columb e și un om precaut: împachetat într-o pânză cerată și introdus într-un mare butoi, el încredințează valurilor un pergament pe care a consemnat în grabă esențialul din mesajul său. Promite chiar, în numele Regilor Catolici, o mie de ducăți celui care le va remite pergamentul. Un al doilea exemplar e legat de coca *Niñei*. Columb va ajunge la liman, nu și butoiul.

Furtuna i-a oferit lui Pinzón ocazia pe care o aștepta: în 14 februarie, cele două caravele sunt despărțite. Abia ieșită din trombele de apă, *Pinta* face iar opinie separată. Ignorând *Niña* amiralului, Pinzón se avântă spre Europa. A visat mereu să ajungă primul la Sevilla și să anunțe regilor vestea care-i va aduce bogăția.

În 15 februarie, se vede un pământ. Unii cred că e Madeira, alții sunt siguri că recunosc stânca de la Sintra. O altă insulă se vede a doua zi. În 17 dimineața, se atinge pământul. Din nou, Columb e cel care are dreptate. *Niña* e în Santa Maria, o insulă din Azore.

SPANIA ȘI PORTUGALIA

Se cuvine mai întâi să fie îndeplinit unul din legămintele făcute în toiul furtunii. E zărită o capelă. Jumătate dintre echipaj, în cămașă și cu picioarele goale, se duce acolo cu barca. Cealaltă jumătate o va urma apoi, împreună cu Columb. Acesta dorește să se officieze o liturghie: trimite să fie adus din oraș un preot. La bordul caravelei, amiralul așteaptă întoarcerea bărcii. O vede revenind încărcată cu portughezi înarmați.

Căpitanul portughez João de Castanhida se opune devoțiunilor: e sigur că oamenii aceștia se întorc de pe coasta Guineii. Cu ostașii lui, capturează toți pelerinii. Acum adresează somații amiralului: caravela să meargă în port, iar oamenii să se predea. Nu fără a se întreba dacă nu cumva războiul va fi izbucnit din nou între cele două regate în absența lui, Columb îi arată de la distanță scrisorile Regilor Catolici. Castanhida declară că în Azore nu cunoaște nici rege, nici regină a Castiliei. Tensiunea crește. Columb amenință că va depopula insula, lucru pentru care nu are de altfel mijloace. În așteptare, se duce să acosteze în altă insulă, în São Miguel, unde repară *Niña*. Prevăzând alte furtuni, lestează cu multă apă de mare butoaiele care, nu de mult, fuseseră pline cu vin și cu apă dulce. Apoi revine spre a vedea ce se mai întâmplă în Santa Maria.

Portughezul e încăpățânat. Aurul și indigenii demonstrează clar că *Niña* nu vine din Spania. De unde ar veni ea dacă nu din această Africă în care regele Portugaliei nu tolerează nici o concurență? Trei zile îi vor trebui amiralului pentru a-l face pe portughez să priceapă: „indienii“ nu sunt africani, iar oamenii săi vin de pe pământuri noi, de dincolo de Atlantic. Doi preoți și un notar vin la bordul caravelei spre a verifica scrisorile regilor. Prizonierii sunt eliberați. În 24 februarie, se poate relua drumul.

Necazurile însă continuă. *Niña* e la latitudinea Gibraltarului când, în 27, o altă furtună o deviază spre nord. Iar se promet pelerinaje. În 3 martie, vântul smulge velele. Caravela merge cu catargele goale. Pe marele catarg e montată o velă joasă. Și se vorbește despre climatul temperat al insulelor. O dată în

plus, amiralul evocă acest „capăt al Orientului“ pe care tocmai l-au descoperit și în care toți teologii situează Paradisul terestru. E grea reluarea contactului cu Occidentul!

De câte ori nu-și imaginase Columb intrarea triumfală în estuarul Guadalquivirului! În dimineața de luni 4 martie, zărește Europa sub forma nu prea liniștitoare a stâncii din Sintra: nu e fluviul Sevillei, e Tajo, cel pe al cărui curs urcă, nu fără îngrijorare. Din pricina furtunii nu poate face cale-ntoarsă. Va trebui să mai declare o dată că nu se întoarce din Guineea. Și se teme pentru aurul lui.

Uimitoare întâmplare: cel care urcă la bord în fața turnului din Belem pentru a cere explicații nu e altul decât Bartolomeu Dias. Columb refuză să dea socoteală, dar acceptă să-și arate scrisorile. Cel puțin acum este crezut din primul moment: în port la Lisabona toți știu că a plecat spre noi insule. Aflând că iarna a fost bogată în furtuni se consolează întrucâtva: au fost numărate douăzeci și cinci de nave pierdute pe drumul Flandrei. Cei ce se întorc din larg trec drept eroi. Orașul îi sărbătorește. Regele îl convoacă pe Columb și-l primește în 9 martie. Desigur, João II se comportă elegant cu amiralul castilian. Din bună-cuviință nu-i poate reproșa că nu l-a servit...

De fapt, regele Portugaliei spumegă de furie. A ratat ocazia. Încearcă să dreagă câte ceva: monopolul Africii, pe care i-l recunoaște tratatul cu Castilia, nu se extinde oare la întregul ocean? Sau măcar la întregul ocean de la sud și vest de Canare? Mai curând decât o anexă a Canarelor, noile insule nu sunt ele o prelungire a Guineii? Manevră cam grosolană, dar Regii Catolici nu-și vor face probleme din pricina ei. E totuși evident că va trebui negociat un partaj. Columb, în schimb, e serios îngrijorat pentru el însuși: regele ar putea foarte bine să ordone să fie asasinat. Se pare că această sugestie i-a și fost făcută lui João II de către unii dintre sfetnicii săi. În orice caz, amiralul refuză propunerea pe care i-o face un scutier al regelui de a-i procura cai pentru a ajunge în Castilia. Columb se simte mai în siguranță la bordul caravelei sale.

Amărăciunea regelui va fi curând răscolită de propunerea pe care i-o face, prin scrisoarea din 14 iulie a aceluiași an 1493, geograful Hieronymus Müntzer din Nürnberg: foarte la curent cu lucrările compatriotului său Martin Behaim, dar ignorând călătoria lui Columb, Müntzer se declară gata să meargă în India pe drumul atlantic...

Miercuri 13 martie, *Niña* părăsește Lisabona. Columb a trimis deja printr-un curier două scrisori. Una e adresată regilor, cealaltă binefăcătorului său, Santangel. Le anunță că acum Coroana Spaniei are un imperiu și noi supuși. Schițează un încântător tablou al acestor „indieni“ onești și temători, cu prestanță și moralitate, care n-au alt Dumnezeu decât Cerul – negrii din Africa sunt, în genere, reputați ca idolatri, atunci când nu sunt musulmani – și care, cu excepția șefilor, se mulțumesc cu o singură femeie. Columb nu uită nimic,

nici călduroasa ospitalitate ce i-a fost rezervată, nici faptul că femeile muncesc mai mult decât bărbații. Oferă, mai ales, amănunte asupra a ceea ce aduce acum și asupra a ceea ce va aduce din viitoarele călătorii.

Vineri 15 martie 1493, către ora amiezii, este la Palos. Câteva ore mai târziu, bucuria lui e mare să vadă sosind *Pinta* lui Martin Pinzón, pe care furtuna a împins-o și mai spre nord, până în Galicia. Cel care voia să i-o ia înainte sosește la Palos în momentul în care orașul în sărbătoare îl primește în triumf pe viceregele Indiilor. Tovarășul neloial e pedepsit. Pinzón era deja bolnav. Decepția îi agravează starea. Va muri câteva săptămâni mai târziu. Columb nu-l va plânge.

A doua bucurie vine cu scrisorile din 30 martie: regii îi conferă un nou titlu de amiral, vicerege și guvernator. Columb nu se mulțumește cu atât. Începe acum să speculeze asupra prenumelui său: semnează acum „Christo-phore“, adică „Purtătorul de Hristos“. Serbările date în cinstea lui, la Sevilla mai întâi, apoi la Córdoba unde o regăsește pe Beatriz și pe copii, în fine la Barcelona, unde îl așteaptă curtea, se arată la înălțimea ambițiilor lui. Când regii și granzii de Spania se ridică la intrarea lui, știe că n-a visat. Dar cea mai mare bucurie i-o aduce, neîndoielnic, scrisoarea prin care regii omagiază „știința“ autodidactului care s-a văzut atât de des disprețuit de către savanții cu diplome.

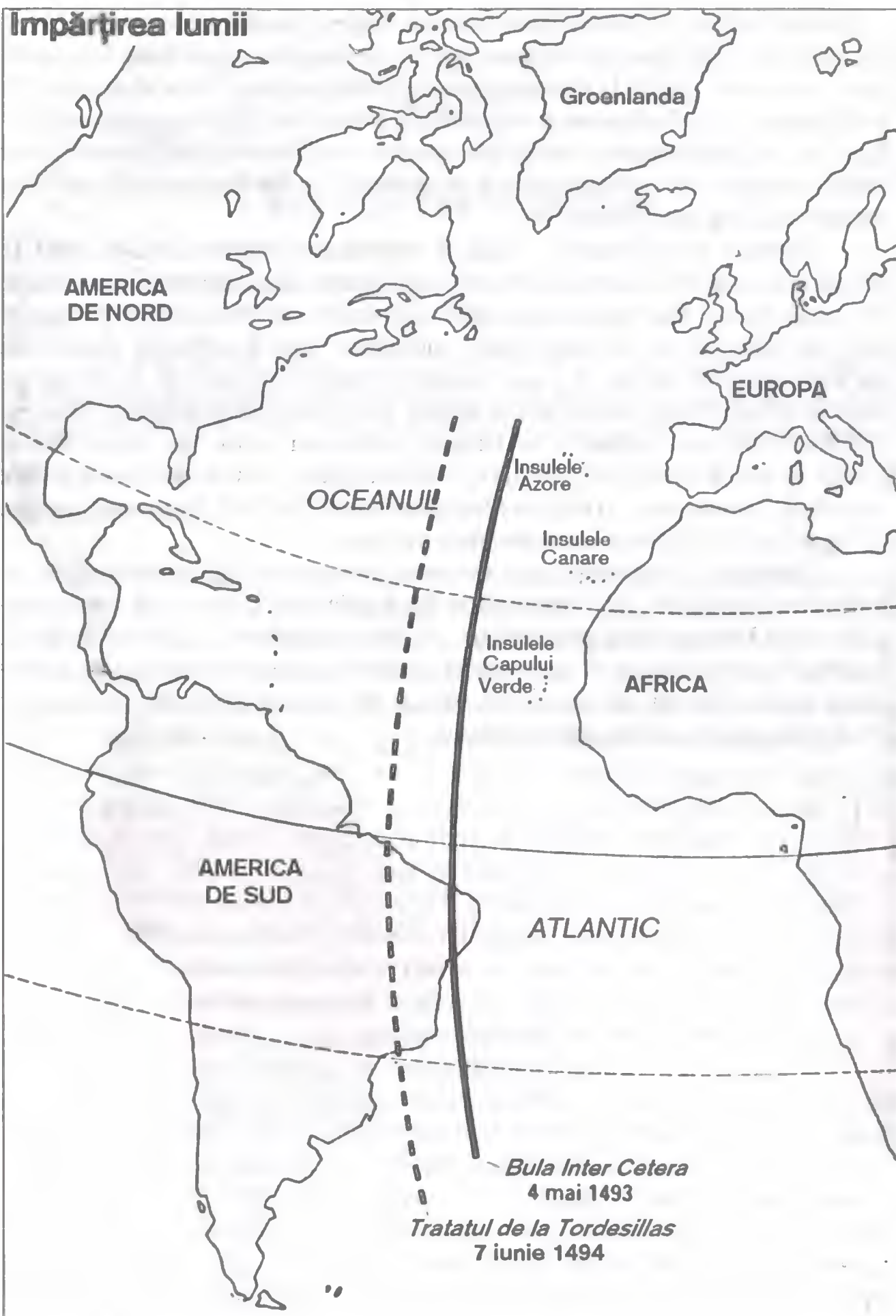
CONCLUZII

De data aceasta, regii sunt cei care precipită lucrurile. Insulele descoperite vor fi spaniole, dar Portugalia ar putea foarte bine să se intereseze acum de drumul occidental al Indiilor. Columb o spune fără înconjur: întreaga creștinătate va găsi „mare avantaj“ de pe urma descoperirilor sale, „și în special Spania, căreia totul trebuie să-i fie supus“. Ferdinand și Isabela nu se lasă rugați.

Afacerea e dusă repede la bun sfârșit. Imediat tradusă în latină, scrisoarea din Lisabona e trimisă papei, care din fericire e spaniol. Alexandru VI Borgia confirmă fără ezitare suveranitatea regilor asupra insulelor descoperite „înspre Indii“, cu condiția de a se trimite acolo neîntârziat misionari. Bula *Inter Cetera* (4 mai 1493) fixează la o sută de leghe la vest și la sud de Azoré și de Insulele Capului Verde linia de demarcație dintre cele două imperii. Să notăm că, în absența unui meridian zero, nu se îndrăznește determinarea acestei demarcații în grade de arc.

Modul de acționare al Spaniei este întru totul opus celui al Portugaliei. Aceasta din urmă practica secretul afacerilor și itinerarelor, care trebuia să-i protejeze monopolul. Dimpotrivă, Regii Catolici fac publicitate. Sunt plimbați peste tot cei șapte „indieni“ ajunși sănătoși în Europa. Relatarea lui Columb

Impărțirea lumii



e tipărită. În timp ce portughezii se arată discreți cu privire la succesele lor, spaniolii cântă *Te Deum*-uri în catedrale. Prea ocupată cu problema Granadei, Spania a pornit ultima la descoperirea de pământuri noi. Vrea să se știe că a sosit prima de cealaltă parte a oceanului. E vorba de a impune recunoașterea faptului că această nouă și unică descoperire e de o cu totul altă natură decât lentele progrese ale portughezilor și ale genovezilor din Portugalia pe un drum deschis încă din antichitate.

Trebuie, de asemenea, pregătită exploatarea cuceririi. Ca și João II, Ferdinand și Isabela sunt convinși că acum există două drumuri către India. Or, nimic nu s-a făcut până acum fără capitalurile marelui comerț european. Regii își amintesc de armarea care a mobilizat toate lichiditățile disponibile ale italienilor din Sevilla. Și nu-i o simplă întâmplare că, încă de la 30 martie, îi cer lui Columb să se stabilească la Sevilla. Timpul Palosului a trecut. Afacerea Indiilor își va avea sediul în metropola economiei castiliene. Așteptând ca Indiile să aducă valurile de aur ale izvorului bogăției, vor trebui finanțate alte expediții, trimise nave, trimiși soldați și coloniști. Vestind pretutindeni că au câștigat, regii își atribuie instrumentele victoriei.

Urmează o negociere între suverani, ceea ce va îngădui Portugaliei să obțină de la rivala ei – în Tratatul de la Tordesillas din 7 iunie 1494 – recunoașterea unei frontiere mai occidentale – o linie meridiană la 370 de leghe de Insulele Capului Verde –, care pare să rezolve mai bine împărțirea în două a Atlanticului. Nimeni pe atunci nu bănuia că această frontieră va aduce în curând Brazilia în orbita portughezului.

America cea de negăsit

Una e să împarți lumea – alta e să știi exact ce s-a descoperit și să asiguri înstăpânirea spaniolă în noile pământuri. Cea de-a doua expediție, anunțată de Columb încă din timpul primei lui șederi în „India“, e rapid pusă pe picioare.

INDIILE SPANIEI

Sunt găsiți alți financiari, care sunt și de data aceasta tot genovezi instalați în Castilia: Francesco Doria, Francesco Rivarol, Francesco Cattaneo și Gaspare Spinola – nume dintre cele mai importante din lumea afacerilor genoveze. Chiar dacă nu s-a mai întors la Genova din 1476, Columb n-a rupt niciodată legătura cu orașul lui de origine, nici cu mediul genovez de afaceri din Sevilla și din Cádiz, iar acesta e unul și același cu cercul din Genova. Comanditarii lui Columb sunt încă foarte prezenți la Genova, unde Cattaneo și Doria sunt socotiți printre marii financiari ai orașului și unde, în chiar acest an 1493, Gaspare Spinola vinde unui Fieschi rente financiare. Dar acești financiari nu se angajează decât moderat, urmând cutuma Genovei conform căreia proprietatea navei și a încărcăturii se împarte la nesfârșit. Același Francesco Cattaneo nu finanțează el oare chiar la Genova navigația a doi patroni din anturajul său prin simple împrumuturi de bani fără a se aventura în a prelua o parte din navele lor? Genovezii participă la afacerea din insule în limitele impuse de prudența tradițională a unui mediu economic în care – spre deosebire de Veneția – nu intervine interesul securității statului.

Prima expediție a fost marcată de prudență. A doua e impozantă: șapte-sprezece nave, mai mult de o mie două sute de oameni. Sunt și nobili, și țărani – toți lipsiți de pământ. Sunt și călugări și un medic. Se iau cai și vite, răsaduri și semințe. De data asta e clar vorba de colonizare. Spaniolii sunt decizi să recupereze și în această privință timpul pierdut față de portughezi. Aceștia au trimis una după alta pe coasta africană expediții ușoare, însărcinate să meargă mereu mai departe în descoperirea de pământuri și în căutarea „trecerii“ spre

Asia. Spaniolii vor desfășura simultan cele două acțiuni: căutarea unei treceri din ceea ce ei consideră drept o Asie încă necunoscută către Asia cunoscută, cea a lui Marco Polo, și punerea imediat în valoare a insulelor deja inventariate în anul precedent. În acest scop, regii încep constituirea unei administrații centrale, distinctă de guvernul local cu care rămâne investit Columb. Mai degrabă întreprinzător decât om al Bisericii, Juan Rodriguez de Fonseca e pus în fruntea acestui organism.

Fonseca e un om important. Mai întâi paj al regelui, cum e normal pentru fiul unei familii aristocrate, studiază la Salamanca, apoi primește demnități ecleziastice. E arhidiacon de Avila, director de studii la Granada, arhidiacon de Sevilla. Din 1495, este episcop de Badajoz. Va fi episcop de Córdoba, de Palencia și, în fine, de Burgos. În realitate, rămâne în slujba regilor. În timp ce Columb naviga spre insule, Fonseca negocia ca Franța să restituie Aragonului provinciile Roussillon și Cerdagne. E un om dificil și brutal, dar un administrator realist și un financiar priceput. La 20 mai 1493, regii îl însărcinează să organizeze flota și să accelereze pregătirile. Zece ani mai târziu, el va fi principalul creator al organismului central de gestiune administrativă a Lumii Noi, *Casa de contratación*.

Urmărită de Regii Catolici, o diarhie este, deci, instaurată în fruntea Indiilor. Încă de la început, aceasta avea să creeze o rivalitate între un Columb, căruia regii observă puțin cam târziu că i s-a acordat prea mult atunci când totul era incert, și un Fonseca având întreaga lor încredere și nu foarte înclinat să-l menajeze pe amiral. Cu alte cuvinte, actul din 20 mai golește de substanță titlul de vicerege. Columb e amiralul, iar sarcina lui e să descopere alte pământuri, să deschidă în sfârșit o veritabilă cale spre Asia, să instaureze în teritorii ordinea spaniolă. Dar guvernarea va fi de acum înainte în mâinile celui ce e numit în mod curent ministrul Indiilor. Acestuia îi revine sarcina să pândească pașii greșiți ai amiralului.

A DOUA CĂLĂTORIE

La 25 septembrie 1493, Columb părăsește portul Cádiz. Trece din nou prin Canare, face un popas în 2 octombrie la Las Palmas, în Gran Canaria, ajunge în Ferro, iese în larg în 13. Ia apoi un drum mai sudic, care-i îngăduie să profite cel mai bine de vânturile intertropicale. Și apoi, în Hispaniola, i se dăduse de înțeles că aurul e mai la sud. Navighează cu încredere spre mină. Așadar, de data asta explorează Micile Antile, de la Dominica – botezată astfel pentru că a sosit acolo într-o duminică, pe 3 noiembrie – până în Hispaniola, unde crede că îi va regăsi pe însoțitorii săi lăsați acolo cu un an în urmă. În 4, e în Guadelupa, numită astfel ca omagiu adus Fecioarei din Guadelupa, unde, după cum se știe,

a făcut pelerinajul promis în timpul furtunii din largul Azorelor. Acolo îi înfruntă cu adevărat pe caraibieni, acolo vede pentru prima dată rămășițe umane ce fac dovada antropofagiei. Atinge Santa Cruz în 14, Porto Rico în 19. Iată-l, în sfârșit, în Hispaniola, altfel zis în Haiti.

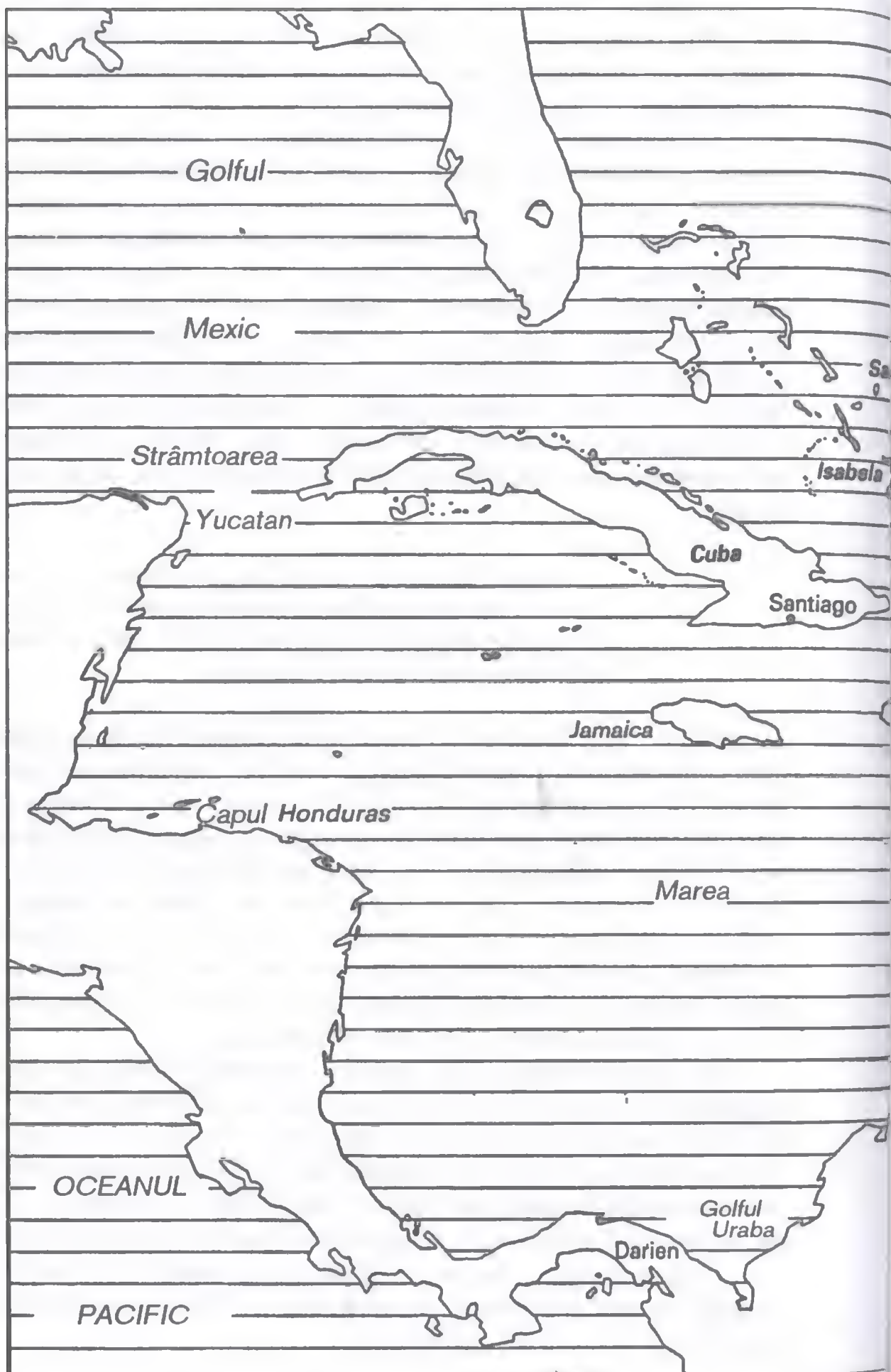
Deja lucrurile se deteriorează. Indigenii au încetat să se comporte ca bunii sălbatici cărora amiralul le prețuia cordialitatea. Uimirea e mare în 27 noiembrie când flota ancorează în fața Natividadului. Se trag două lovituri de bombardă. Nici un răspuns. Când coboară pe uscat, sunt nevoiți să constate drama: nu mai e nimeni. Micul fort a fost incendiat. Oamenii care-l ocupau în ianuarie s-au împrăștiat. Unii au murit de boală, alții ca pedeapsă că au vrut să răpească femei din satele vecine. Sunt și unii care au plecat singuri în căutarea aurului și care n-au mai fost revăzuți. Prietenul Guacanagari se comportă discret. E bolnav, îl trimite pe vărul lui care încearcă să explice lucrurile. I se trimite „regelui“ o delegație, pe care acesta o primește în pat, „făcând pe plângărețul rănit“, cum va scrie medicul Diego Alvarez Chanca, dar care nu se lasă nici o clipă, păcălit.

Îi spune amiralului că rana lui a fost făcută de o *ciba*, adică vrea să spună de o piatră. Când a fost descoperită, am examinat-o. E sigur că nu-l durea mai mult acest picior decât celălalt, măcar că făcea pe vulpoiul și se prefăcea că suferă mult.

Guacanagari încearcă în zadar să dea asigurări de bune sentimente, nu-l prea convinge pe Columb de buna lui credință: după plecarea caravelor i-a apărut el oare pe europeni de inamicii lor, așa cum spune? Tovarășii lui Columb s-au bătut realmente între ei pentru aur și pentru femei? Columb îi lasă „regelui“ beneficiul îndoielii, dar decide să plece în altă parte. E vorba de a instaura cu fermitate colonizarea, dar acest lucru nu se mai poate realiza într-o regiune în care indigenii au constatat că și cuceritorii sunt muritori. Mai spre răsărit, viceregele întemeiază un oraș pentru oamenii sosiți cu cele șaptesprezece nave. Se va numi Isabela, în cinstea reginei. E ridicată o biserică în care, în 6 ianuarie 1494, se oficiază liturghia Epifaniei (Boboteaza).

Se explorează țara. Dar, îndată ce se depărtează de litoral, Columb are acum de-a face cu caraibienii. Trebuie date lupte, trebuie instalate garnizoane. În Guadelupa sunt eliberați cu forța câțiva prizonieri destinați cazanului. Antropofagia nu-i un mit, iar spaniolii își înfrâng cu greu dezgustul când găsesc carne omețească printre resturile unui ospăț surprins într-un sat. La rândul lor, fac prizonieri. Ca și portughezii pe coasta Congoului, cuceritorii îmbarcă sclavi.

Sub pretextul de a proteja populațiile pașnice de primejdioșii caraibieni, viceregele amestecă în visul său ceea ce în curând îi vor reproșa cei care n-au uitat intențiile lui de evanghelizare.

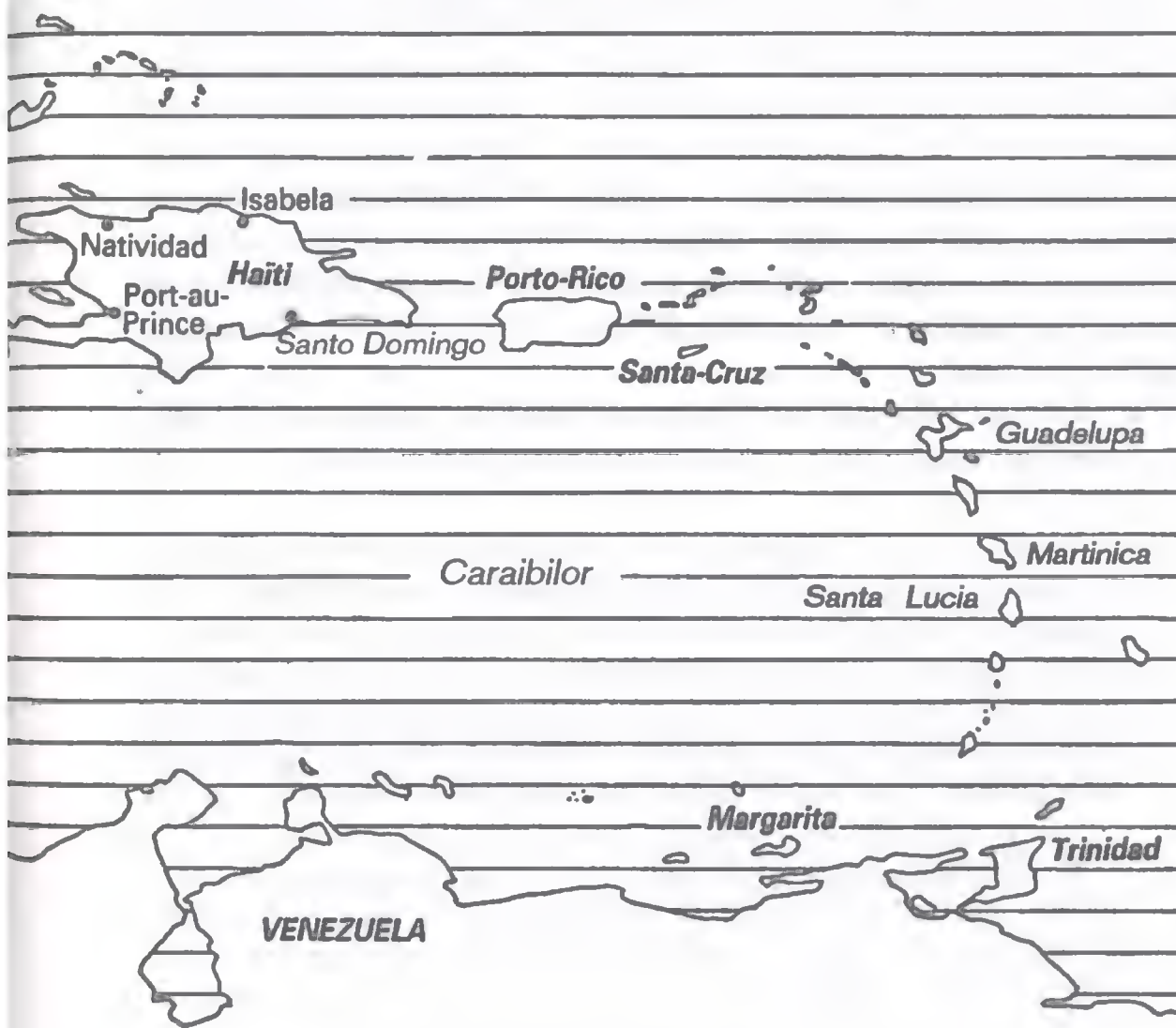


Descoperirea lui Columb

OCEANUL

Salvador

ATLANTIC



Nu poate fi decât bine să-i trimitem în Castilia, ca să abandoneze acest obicei inuman de a mânca oameni, ca să învețe limba și să devină astfel mai receptivi la primirea botezului. În plus, vom dobândi un mare prestigiu printre populațiile de aici, care ne vor vedea capturându-i pe cei ce le produc atât de mari pagube.

Vor fi în grabă înghesuiți în fundul călei, fără nici o discriminare, ferocii caraibieni și temătorii arawak.

Explorarea continuă. Cu *Niña* și alte două caravele, Columb revine în Cuba în ultimele zile ale lui aprilie 1494. În 5 mai, atinge Jamaica unde petrece o săptămână și unde va reveni în iulie. Trebuie din nou să se lupte. Făcând inventarul regatului său, vice-regele numără peste o sută de insule. Întâlnește în fine și indigeni purtând îmbrăcăminte.

Nu este exclus ca atunci Columb să fi înaintat către sud, către marele pământ care e continentul sud-american și să fi găsit încă din acel moment regiunea fluviilor Orinoco și Cubagua, unde se pescuiesc perle. O atare explorare, oricât de limitată va fi fost ea, ar explica certitudinea pe care o va avea amiralul în cursul celei de-a treia călătorii, când va naviga drept către coasta sud-americană.

Supraestimând încă în longitudine distanța parcursă din Spania și înșelat de lungimea Cubei – care depășește ceea ce s-a obișnuit a se considera ca dimensiune când e vorba de insule în Canare sau în Azore –, Columb se crede la porțile Chinei. Și Vespucci se va crede acolo când, în 1499, va ajunge pe țărmurile Americii de Sud.

Atunci, în 12 iunie 1494, Columb îi cere notarului Fernando Perez de Luna să consemneze certitudinea sa de a fi găsit continentul, adică Asia:

Pentru ca, odată călătoria încheiată, nimeni să n-aibă a contesta din răutate sau din clevetire, sau să diminueze faptele care merită a fi laudate, seniorul amiral mi-a cerut mie, notarul, în numele Altețelor Lor, să mă duc personal cu martori de încredere la bordul fiecăreia dintre cele trei caravele și să rog pe stăpân și pe însoțitorii săi, ca și pe oricine s-ar găsi acolo, să spună dacă au cea mai mică îndoială că acest pământ e uscatul de la începutul Indiilor și capătul pentru cei care ar vrea să vină din Spania în aceste regiuni pe pământ.

Le-am impus, așa cum mă rugase seniorul amiral, pedeapsa de zece mii de maravedi pentru oricine ar zice ulterior contrariul a ceea ce zice în prezent, și de fiecare dată și în orice timp, și pedeapsa de a avea limba tăiată, iar pentru muși și pentru oamenii de aceeași teapă să li se dea o sută de lovituri de bici și să li se taie limba.

Pe scurt, Columb cere ca toți să fie convinși și s-o spună. Cu pilotul în frunte, toți jură: nimeni nu va pune la îndoială afirmația amiralului.

Francisco Niño, din Moguer, pilot al caravelei *Niña*, zice prin jurământul pe care-l prestează că n-a auzit niciodată vorbindu-se, nici n-a văzut vreo insulă care să aibă trei sute treizeci și cinci de leghe pe o singură coastă din apus la răsărit (și încă n-a terminat s-o parcurgă). Acum vede că țărmul cotește la sud-sud-vest și la sud-vest și că nu există nici o îndoială că aici e uscatul.

Afirmă și susține, în schimb, că e uscatul căutat și nu o insulă și că nu mai sunt multe leghe de navigat pe coastă înainte de a găsi o țară locuită de oameni civilizați și cunoscători ai lumii.

Ce nu s-ar afirma pentru a evita o amendă de zece mii de maravedi!... La capătul coastei se găsește lumea civilizată a unui Polo și a unui Ruysbroeck. Că așa gândește Columb nu-i de mirare. Că cere să se consemneze și să se jure în fața notarului ține de o altă concepție a lucrurilor. Visul genovezului se transformă în nebunie. Don Cristobal se vede vicerege al Asiei.

VREMEA DECEPȚILOR

La 30 ianuarie 1494, Columb îi remite lui Antonio de Torres, alcade al Isabelei și căpitan al noii *Maria Galante*, care se va întoarce în Spania pentru o primă legătură, un raport amănunțit asupra situației și nevoilor insulei. De data asta nu mai vorbește despre suavitățile climatului și despre cântecul privighetorilor. Acum toată lumea e bolnavă și nu prea sunt destui oameni valizi spre a pleca în căutarea minei de aur. Medicamentele se termină. Vor duce lipsă de grâu, de orez, de zahăr și de miere, iar butoaiele fabricate la Sevilla pierd acum vinul. Ar fi necesare vite de povară, de asemenea și animale de sacrificat.

Regii vor adnota memoriul amiralului. Tot ce a făcut e bun făcut. Vor fi pedepsiți dogarii din Sevilla. Vor fi trimise vite, alimente și semințe.

Firește, sclavajul ar putea fi dezvoltat. Toți ar avea de câștigat din asta, în privința mâinii de lucru, ca și în cea a liniștii. Iar canibalii – acum toți „indienii” sunt considerați antropofagi – ar constitui o excelentă marfă pentru întoarcere. Columb dezvoltă un întreg plan, asupra căruia regii vor amâna orice decizie.

Altețele Lor vor putea da licență unui anumit număr de caravele să aducă în fiecare an turme, provizii și alte lucruri necesare pentru cultivarea pământului, totul la prețuri rezonabile și pe socoteala însoțitorilor de convoaie, care ar putea fi plătiți în sclavi canibali, oameni feroci, dar voinici, bine făcuți și iuți de minte. Smulși din neomenia lor, vor fi cei mai buni sclavi posibili și-și vor pierde reaua deprindere îndată ce își vor părăsi ținutul.

Reapare acum un personaj care va deveni repede stânjenitor. Columb îl trimisese pe fratele lui, Bartolomeo, în Anglia și în Franța, iar Bartolomeo

nu aflase de succesul acțiunii decât foarte târziu, în Franța. Întors în Spania, ratează plecarea noii expediții și, în cele din urmă, urcă la bordul uneia dintre navele primei flote de legătură și de aprovizionare. La sfârșitul lui iunie 1494, ajunge în Hispaniola. La 5 august, întemeiază pe coasta de sud o piață și un punct fortificat destinate să înlocuiască, în chip de capitală a insulei, piața prost situată din Isabela, improvizată pe coasta de nord după dezastrul de la Natividad. Această nouă capitală va da numele ei întregii insule: Santo Domingo.

Întors în 29 septembrie 1494 la Isabela, încă reședință provizorie a Hispaniolei, Cristofor Columb își regăsește fratele, pe care-l face locotenentul său. Avea să fie o alegere proastă. Deocamdată amiralul își organizează cucerirea. Creează orașe, Concepcion de la Vega, Santiago de Bonao. Frumoasa coastă de sud, bine protejată de uragane și bogată în locuri de acostare trece, deci, chiar din acest moment înaintea coastei de nord, cu profiluri prea fragmentate și incomodă din această cauză. Dar adevăratul motiv al noii supremații a litoralului sudic e faptul că s-a rămas la ideea că Hispaniola nu-i decât o bază pentru o viitoare expediție spre uscatul căutat. Nordul insulei se deschide către largul oceanului care nu sugerează decât un singur drum. Sudul reprezintă o largă fațadă către ceea ce va deveni un fel de Mediterană spaniolă.

Situația e însă departe de ceea ce se spera cu doi ani în urmă. Degeaba înmulțește Columb rapoartele euforice adresate Regilor Catolici, economia n-are nimic înfloritor. În Spania, lumea nu se înșală: prima flotă de legătură pe care o conduce în februarie 1494 Antonio de Torres aduce bunuri pentru 30 000 de ducăți aur, ceea ce ar fi mult pentru un particular, dar pare puțin pentru un imperiu. În insule, lumea e cu atât mai puțin înșelată: colonizarea e aproape un eșec. Semințele lipsesc curând, nu e aur pentru plata salariilor promise la plecare. „Indienii“ trebuie să plătească un tribut în aur și e instaurată munca forțată – spălarea nisipurilor aurifere – pentru a asigura plata acestui tribut.

Nimic din toate acestea nu seamănă cu ceea ce așteptau spaniolii. În special pe nobili Columb îi acuză formal de înșelătorie: au arătat soldați buni și cai frumoși cu ocazia prezentării de la Sevilla, dar imediat au înlocuit oamenii cu alții mai ieftini și au vândut caii, imbarcând alții mai proști. Amiralul și nobilii își fac reciproc amare reproșuri. Acești *hidalgos*, pe care-i atrăsese perspectiva unei îmbogățiri rapide, protestează împotriva autorității unui parvenit, pe care mulți îl cunoscuseră pe când era doar un negustor fără marfă și care le spune acum fără menajamente că vremea în care se trăia din privilegii a trecut. Un *hidalgo* care se trezește țăran ori dulgher e, bineînțeles, furios la culme: visa domenii sau principate, după modelul acelor cruciați plecați cu patru secole mai devreme să elibereze Locurile Sfinte și stabiliți în Orient, care ca prinț al Antiohiei, care drept conte de Edessa, care ca rege al Ierusalimului, sau după modelul acelor cruciați din 1204 care-și împărțiseră Imperiul bizantin.

Cât despre spaniolii veniți să muncească, aceștia crezuseră că cel puțin vor culege aur cu grămada. Realitatea e mai puțin strălucită și resentimentele se acumulează. Tensiunile erau previzibile între atâția oameni recrutați pentru vigoarea și nu pentru sociabilitatea lor. Castilienii și aragonezii nu se împacă mai bine între ei doar pentru că regii lor au devenit soț și soție. În virtutea îndelungatei lor rivalități maritime și coloniale cu genovezii, catalanii reactivează, împotriva micului grup familial care-i comandă – Columb, fratele său, fiul său – dușmăniile mocnite timp de mai multe secole în Sardinia ca și în Tunisia.

Naufragiul mai multor caravele rău ancorate nu e menit să amelioreze lucrurile. Moralul a scăzut drastic. Mulți vorbesc de întoarcere. Cei care se întorc nu fac în nici un fel reclamă acțiunii amiralului.

În ce-i privește pe „indieni“, aceștia și-au revenit din entuziasmul lor inițial. Constrânși la muncă forțată sau urmăriți de soldații spanioli, țăranii trebuie să părăsească mica agricultură care, într-o țară cu o natură fertilă, le asigura subzistența fără a le cere mari eforturi. Multe triburi ajung să cunoască foametea. Pe scurt, exploatarea economică a insulei distruge echilibrul care asigura bunăvoința de care se minunaseră europenii în 1492. Chiar arawak-ii, pașnici din fire, încep să protesteze. Faptul că europenii, plecați fără femei, găsesc normal să-și caute partenere prin sate, nu are darul de a îmbunătăți relațiile. În timpul primei călătorii, șefii „indieni“ erau gata să-i ofere amiralului câteva tinere fecioare, de care Columb, de altfel, nu se atingea. Dar, una e să oferi o fată amiralului și alta să vezi vreo mie de spanioli luând cu ei femei și fete fără a le păsa de familiile distruse în felul acesta.

Vremea surâsurilor a trecut. Spaniolii trebuie să se bată fără încetare cu „indienii“, Columb înmulțește punctele întărite, expedițiile punitive se țin lanț, iar cu prizonierii nu-i nimic de făcut decât să fie trimiși în Spania cu navetele. Când Antonio de Torres conduce, la începutul lui 1495, cinci sute de prizonieri, regina Isabela își manifestă nemulțumirea. Deprinși să umble goi în climatul Antilelor, „indienii“ suportă greu transportul. Mulți mor pe drum când marile vânturi ale Atlanticului Mijlociu produc scăderea temperaturii. La sosire, lucrul acesta se află.

Trimiterea, în vara lui 1496, a unui anchetator regal, Juan Aguado, nu îndreaptă situația. Columb înțelege că au fost plângeri împotriva lui și simte că regii nu mai au în el aceeași încredere deplină. La drept vorbind, regii erau gata să-i îngăduie orice atâta vreme cât lăsa impresia că e un visător. Acum, când realitatea se dovedește dură, în Spania se pune întrebarea dacă amiralul e cu adevărat omul cerut de situație. Nimeni nu pune la îndoială calitățile lui de navigator. Îndoiala se referă la virtuțile lui de guvernator. Iar însoțitorii lui Columb, care-l văd venind pe Aguado și înțeleg repede despre ce e vorba, încep să tragă unul hăis și altul cea. Pe scurt, anchetatorul regal constată limpede un lucru: toată lumea se plânge. Să adăugăm însă că Aguado se întoarce în Europa fără a trage concluzii.

Asprimea amiralului față de „indieni“ îi uimește până și pe cei din anturajul său. Unul dintre călugării aduși pentru a-i evangheliza pe necredincioși, hieronimitul Ramon Pane, face cu jumătate de gură o confidență: „indienii“ credeau că într-o zi vor veni oameni îmbrăcați care îi vor lua în stăpânire și-i vor uide.

La început au crezut că acest oracol se referea la canibali. Acum cred că e vorba de amiral și de tovarășii săi.

Columb trece printr-o criză de misticism. De când cu pierderea navei *Santa Maria*, se îmbracă în rasă de franciscan, poartă barbă, petrece ore întregi în meditație. Toate acestea pledează în favoarea sincerității lui. Însoțitorii săi n-au însă sentimentul că acest soi de călugăr – Columb e terțiar al Sfântului Francisc și acum o spune sus și tare – ar fi conducătorul cel mai potrivit pentru o acțiune cum e colonizarea. Suntem departe de prima expediție când problemele erau cele ale navigatorului și ale cosmografului.

Din fericire, se găsește în fine aurul. Mina e chiar cea din Cibao despre care au vorbit atâta indigenii. Speranța renaște. Din această descoperire, Columb trage o concluzie: Santo Domingo e Cipangu. A câștigat pariul. „Noile pământuri“ se confundă cu Indiile. Misiunea fiind îndeplinită, se întoarce în Spania. Lăsând fratelui său Bartolomeo guvernarea Indiilor, iar călugărului hieronimit Ramon Pane grija evanghelizării, pleacă la 10 martie 1496. În 11 iunie ajunge la Cádiz.

Avea să constate că, într-adevăr, atmosfera s-a schimbat. Desigur, intrarea în Sevilla e un triumf. Iar Columb răspunde acuzațiilor de trufie prin costumul lui de terțiar al Sfântului Francisc. Participarea la ceremonie a „indienilor“ în mare ținută, cu măști și coliere, nu diminuează o anume decepție a regilor și a anturajului lor.

Odată depășit momentul surprizei, Columb dezamăgește pentru că a promis prea mult. Iar relatările lui rămân presărate cu promisiuni. Degeaba invocă exemplele istorice ale celor care și-au sporit renumele prin acțiuni fără un avantaj imediat, precum Solomon, Alexandru cel Mare sau Nero – la care nu se sfiește să facă referire dacă nu chiar o comparație –, Columb nu poate împiedica lumea să-și amintească de fanfaronadele lui. E vicerege, dar al cui? Al unui arhipelag populat de „indieni“ goi! N-a văzut nimeni munții de aur pe care-i promitea. Spania s-a îmbogățit cu câteva insule, dar ce produc ele? Zahărul din Canare este, cel puțin, vizibil pe cheiurile din Sevilla sau Cádiz. Întâlnirea cu Marele Han încă se lasă așteptată. Se va fi ajuns deja în India, dar de văzut se văd mai ales sălbatici și nu ambasadorii și funcționarii unei țări descrise de Marco Polo ca fiind una dintre cele mai civilizate din lume. Iar sosirea captivilor produce o foarte proastă impresie: regii constituie o comisie de teologi pentru a cerceta acest ciudat mijloc de evanghelizare. Se pot oare vinde „indienii“ drept sclavi?

Evenimentele se precipită. Deși nu e încă rentabilă, descoperirea pare mai vastă decât se credea cu trei ani în urmă. Se cuvine extinsă stăpânirea spaniolă asupra a ceea ce începe să semene cu o Lume Nouă. Alții sunt deja, dacă nu pe urmele lui Columb, cel puțin pe calea unui proiect analog. Încă din 1497, Giovanni Caboto pleacă în larg spre pământurile din Vest. Uimitor personaj e acest genovez aproape contemporan cu Columb, naturalizat venețian în 1476 și stabilit în Anglia spre 1484. Devenit John Cabot, acesta obține comanditarea din partea lui Henric VII, pentru a nu lăsa doar spaniolilor perspectivele Atlanticului Occidental. La 24 iunie, Cabot abordează un pământ pe care nimeni până acum nu l-a identificat: Labradorul, insula Cape Breton sau Terra Nova? În anul următor, reia drumul noului continent. Ajunge cu siguranță în Labrador în 1498. Puțini îl vor urma. Drumul e anevoios, vânturile sunt ostile. Italienii din Bristol nu beneficiază, ca portughezii în Africa ori spaniolii în Antile, de o buclă de vânturi și de curenți care să îngăduie drumul de dus ca și de întors. Vremea Atlanticului de Nord nu va veni decât mai târziu, cu alte nave și, mai ales, cu alte greementele.

A TREIA CĂLĂTORIE

La doi ani după expediția lui Cabot în Labrador, Columb pleacă din nou. Cu toată urgența, a trebuit să suporte din nou refuzurile brutale ale celor ce nu-i împărtășeau entuziasmul. Sunt alte lucruri de făcut în Spania – gândesc mulți – decât să tot descoperi insule unde nu se face decât schimb între mărgelile de sticlă și măști de aur, iar randamentul minei e nesigur. Greu încercată de moartea unicului ei fiu, infantele don Juan, regina Isabela lasă lunile să treacă. Columb se impacientează. Nu mai e cosmograful amator, vizionarul lipsit de dovezi, solicitatorul care se cuvenea a fi umil. E amiral și vicerege. A descoperit teritorii noi. Sigur de el, vorbește de sus și nu-și cruță adversarii. Îl snopește chiar în bătaie pe unul dintre cei care-l denigrează. Pe scurt, își creează dușmani, care în curând îl vor face să plătească foarte scump aroganța.

Regii se hotărăsc în cele din urmă. Finanțează armarea a șase caravele și promet amiralului să plătească salariile marinarilor și coloniștilor. Din păcate, Tezaurul nu va parveni să verse decât o mică parte din sumele promise, iar colonizarea n-a ajuns încă să se finanțeze singură. Încă o dată, Columb va trebui să facă apel la compatrioții săi, financiarilor italieni.

De astă dată, pe lângă șaiszeci de marinari, Columb ia cu sine cam două sute șaptezeci de coloniși destinați să rămână în insulă și să întemeieze acolo ramilii. Se află la bordul celor șase caravele cincizeci de agricultori și douăzeci de meseriași, dar și patruzeci de *hidalgos* și o sută de soldați: se știe că acțiunea nu e fără riscuri și că vor fi nevoiți să se încaiere. Columb arată un anume bun-

simț luând la bord și treizeci de femei, spre a nu exacerba împotrivirile prin răpiri inoportune de „indiene“. E totuși evident: cu o femeie pentru zece bărbați, conflictele în sânul coloniei europene nu vor lipsi.

La 30 mai 1498, flota părăsește San Lucar. Ajunge în Madeira, apoi în Canare. După care, trei caravele se îndreaptă direct spre Hispaniola, în timp ce celelalte, sub comanda personală a amiralului, vor căuta mai departe, dincolo de Insulele Capului Verde, un drum mai la sud, spre paralela 8. Columb vrea să verifice astfel ceea ce i-a încredințat cândva regele João II al Portugaliei, informație pe care acesta o deținea din observații făcute de navigatori: spre sud-vest ar exista un „mare uscat“. Și apoi, s-ar putea foarte bine ca aurul ce se găsește la această latitudine în Africa să se afle și în insulele de la aceeași latitudine de aici. „Indienii“ n-au arătat ei oare mereu sudul pentru a indica țara aurului? Columb e victimă a mirajului tropicelor.

Or, acest al doilea drum al său îl conduce la descoperirea pe care o spera, dar căreia nu-i realizează importanța. La 31 iulie, atinge pământul în Trinidad, numit astfel în cinstea Sfintei Treimi, pentru că vede acolo trei munți. Apoi recunoaște gura de vărsare a unui fluviu: Orinoco. E în America de Sud. Dar trece pe alături de descoperire. A găsit țara aurului și a perlelor, acele perle a căror abundență în podoabele „indienilor“ nu încetează să-i impresioneze pe europenii care visează mereu la comorile Asiei. Importanța fluviului îl duce însă pe amiral la o concluzie care surprinde la un om atât de realist. O concluzie pe care o dezvoltă pe larg, sprijinindu-se pe autori sacri și profani, într-o scrisoare trimisă regilor cu prima navă de legătură: această apă dulce iese din Paradisul terestru.

Dacă nu, ar proveni dintr-o țară imensă, la sud, despre care nimeni n-a avut vreodată cunoștință: dintr-o nouă emisferă, necunoscută de antici...

N-am citit sau auzit vreodată ca o asemenea cantitate de apă dulce să se afle în interiorul apei sărate și în vecinătatea acesteia. Și mai vine în sprijinul acestora foarte blânda temperatură. Dacă nu din Paradis descinde această apă, atunci mi s-ar părea a fi o și mai mare minune, pentru că nu cred să fie cunoscut în lume un fluviu așa mare și atât de adânc...

E un lucru uimitor, și va fi astfel pentru toți savanții, că fluviul ce ajunge aici este până într-atât de mare încât îndulcește apa mării până la patruzeci și opt de leghe...

Am convingerea că Paradisul terestru se află acolo. De îndată ce va fi posibil îl voi trimite acolo pe fratele meu.

Tocmai când Africa e explorată până la Capul Bunei Speranțe, Columb refuză să-și închipuie că în emisfera australă există un alt continent. Această apă care nu poate veni decât din regiunea ecuatorială îi pare un lucru improbabil.

Ponderea moștenirii antice apasă greu pe raționamentele celui care e pe cale de a descoperi Lumea Nouă fără s-o știe: insule noi, fără îndoială, și India, desigur. „Marele uscat“ ar trebui să fie o mare insulă. Nu însă un nou continent.

Columb își imaginează deja Asia nouă. A atins pământuri necunoscute de antici, aceste pământuri care, dincolo de ce au descris Marco Polo și ceilalți, constituie o emisferă răsărită din ape ce tulbură viziunea lumii moștenite de la Ptolemeu și figurată în vechile mapamonduri. Ceea ce a găsit el nu e numai insula Cipangu în largul Asiei Orientale. E un pământ în plin Ocean Indian, care ar putea fi acel Paradis terestru, lungă vreme situat în Orient și în mod miraculos găsit acum pe drumul Occidentului, la est de Orient.

El începe după ce Indiile se pierd în ocean, iar extremitatea sa se situează sub ecuator...

Dacă acest mare fluviu nu vine din Paradis, înseamnă că vine dintr-o țară imensă, la sud, de care nimeni până în prezent n-a avut cunoștință.

Trecând între Margarita și coasta viitoare a Venezuela, Columb a urcat în latitudine. Amânând pentru mai târziu explorarea coastei cu perle, chiar pe cea a Paradisului pierdut la care, crede el, nimeni nu poate ajunge, abordează prin sud acea Hispaniola care, hotărât lucru, rămâne descoperirea sa preferată și unde știe că se duce gravă lipsă de bani pentru plăți și de alimente europene pe care le aduce cu sine.

La 31 august, e în Hispaniola. Situația pe care o găsește debarcând la Santo Domingo e însă mai alarmantă decât își închipuia. Bogăția nu i-a răsfățat pe vechii coloniști și nu prea îi răsfăță nici pe cei noi. Asemenea oamenilor lui Béthencourt odinioară în Canare, cei ai lui Cristofor Columb consideră că rezultatul nu merită osteneala. Unii se îndepărtează de colonie, sperând să facă avere aiurea. Alții, sau aceiași, se revoltă împotriva autorității genovezilor, a lui Cristofor, ca și a fratelui său: pe fondul nemulțumirii, oamenii își amintesc că aceștia sunt străini de Spania și că trebuie considerați ca atare și în Hispaniola. Să adăugăm boala, care nu îmbunătățește moralul coloniștilor: sifilisul începe să facă ravagii.

Pentru a contracara această decepție, amiralul tergiversează îndelung, dă dovadă de o uimitoare răbdare. Nu-și mai ține în mână trupele. Cel căruia i-a încredințat ordinea publică și justiția cu titlul de *alcalde mayor*, Francisco Roldan, se revoltă fățiș. Brusc amiralul își schimbă atitudinea, recurge la metode cel puțin brutale. Unii contestatari sunt spânzurați. În absența amiralului, fratele său, Bartolomeo, a manifestat o asprime fără margini. Cu revenirea lui Cristofor, lucrurile nu merg mai bine. Toată lumea se plânge de o administrație dezordonată. Ce-i drept, Columb era pregătit pentru călătorie, nu pentru guvernare de teritorii. În mai multe rânduri trebuie să facă față insurecției. În 1499,

războiul între spanioli însângerează insula. Amiralul cumpără fidelități și adeziuni printr-o primă repartiție a pământurilor și a indigenilor. „Indienii” devin proprietatea privată a coloniștilor stabiliți aici. Dar și aceștia sunt cam sătui de o exploatare care le aduce mai multă bătaie de cap decât avere. Un al doilea război civil izbucnește în 1500 între oamenii amiralului și cei ai lui Adrian de Muxica. Acesta e prins și condamnat la moarte. Cum întârzie să se spovedească pentru a amâna ora spânzurătorii, e aruncat fără împărțășanie din înaltul zidurilor recent construitei fortărețe.

Nu numai că amiralul nu mai stăpânește situația în Santo Domingo, dar lipsa de siguranță îi reclamă prezența. Altfel spus, Domeniul Coroanei și propria lui viceregalitate se reduc la această insulă. Din Cuba în Venezuela, restul descoperirii e pierdut. Întreg venitul Antilelor și al aceluși uscat pe care Columb nu l-a recunoscut ca atare se rezumă la amintirea unor recunoașteri rapide, a unor trocuri grăbite și a unor razii nechibzuite.

CONCURENȚE: DE LA CABRAL LA VESPUCCI

În Spania lumea își dă seama că arbitrajul papei și tratatul de la Tordesillas nu garantează satisfăcător suveranitatea spaniolă asupra unor insule abia atinse. Genovezul nu mai reprezintă o cautiune suficientă pentru aceasta. Iar aceia dintre însoțitorii lui care revin în Spania se grăbesc să distrugă încrederea regilor în amiral: pe scurt, e acuzat că a făcut din cuceriri proprietatea lui, a uitat că nu el e stăpânul, că s-a gândit să se alieze cu suverani rivali dacă aceasta l-ar putea ajuta să-și consolideze puterea. La curte clevetirile nu mai conțin.

În acest timp, portughezii sunt mereu prezenți pe drumurile Atlanticului de Sud. Pero Alvares Cabral părăsește Lisabona cu escadra sa în 8 martie 1500, luând firește calea indicată de Vasco da Gama. Ea trebuie să-l conducă în India. Cabral comandă trei caravele și douăsprezece corăbii de transport: nu mai e o flotă de explorare, ci una de exploatare. Cabral e înconjurat de navigatori abili, stăpânind foarte bine sistemul vânturilor din emisfera australă. Sunt cu el Bartolomeu Dias și fratele său Diogo. Nicolau Coelho participă de asemenea la călătorie.

Înainte de a ajunge în India, Cabral trebuie să îndeplinească o misiune strategică: să găsească o escală mai la vest decât Insulele Capului Verde – Canarele sunt ale Spaniei – pentru vasele care, revenind de la Capul Bunei Speranțe, efectuează marea *volta* spre Lisabona, largul ocol spre vest care permite întâlnirea, în emisfera nordică, a vânturilor favorabile întoarcerii. La Tordesillas, Portugalia a obținut recunoașterea suveranității ei pe pământurile de până la 370 de leghe de Insulele Capului Verde. Aceste pământuri trebuie însă găsite.

Atlanticul se dovedește până la urmă bogat în insule. Nimeni nu se îndoiește că se va găsi la vest în ocean și pentru Portugalia ceea ce a găsit Columb dincolo de Atlantic pentru Spania. În felul acesta, marinarii portughezi vor avea o escală de legătură la întoarcere, comparabilă cu ceea ce, la ducere, sunt Arhipelagul Azorelor și cel al Capului Verde.

Cabral a întâlnit în Golful Guineii un calm care paralizează înaintarea navelor. A trebuit deci să scape de alizee. Având astfel un dublu obiectiv, unul imediat și altul pe termen lung, Cabral și-a deschis drumul spre vest în limita celor 370 de leghe. În felul acesta, la 22 aprilie 1500, portughezii fac descoperirea pe care, crezându-se mereu în Indii, Columb n-a văzut-o. Cabral atinge un pământ pe care-l numește mai întâi Vera Cruz, apoi Santa Cruz. Se găsește în acest loc un lemn roșu ca jăraticul [*braise*, în franceză – *N. tr.*], lemn „brazil”. Căutând uscatul, Columb a găsit insule. Căutând insule, Cabral a găsit Brazilia. În 28 august 1500, regele Manuel al Portugaliei va notifica acest succes rivalilor săi, Regii Catolici. La Tordesillas, nimeni nu prevăzuse acest lucru. Portugalia avea să-și exploateze foarte repede șansa.

Pe drumurile deschise de Columb, se încumetă acum și alții. Raportul pe care l-a trimis după descoperirea Coastei Perlelor încurajează navigatori grăbiți să abordeze drumul deschis de el, acum când sunt încredințați că e ceva de găsit. Înainte chiar de trista întoarcere din a treia călătorie, apar concurenții – pe fondul exigenței, al ranchiunei și al ambiției. Exigența este cea a lui Juan Rodriguez de Fonseca, cel care caută să-l pună pe Columb sub tutelă, ceea ce nu va putea face decât zdrobind monopolul amiralului. Ranchiuna e cea a ducelui de Medina Celi, care a făcut atât de mult pentru Columb pe când acesta își căuta protectori, dar care a primit atât de puțin. Profiturile noilor pământuri merg la regi, când Columb nu le păstrează pentru sine. Cei care au susținut proiectul n-au primit nici măcar o uncie de aur. În vreme ce la Santo Domingo lucrurile merg prost, Medina Celi lansează ideea unei alte expediții.

Cât despre ambiție, aceasta e cea a lui Alonso de Hojeda, unul dintre participanții la a doua călătorie a lui Columb, ofițer din familia Medina Celi, despre care amiralul scria, în memoriul adresat regilor, că este un „băiat foarte priceput și rezervat”. Hojeda s-a remarcat deja la Santo Domingo prin înclinația lui de a vedea aur în toate râurile, ca și printr-o ocupare brutală a satelor din interior. Nu se mai mulțumește să fie un secund. Revenit în Spania cu naveta, acționează acum pe cont propriu.

În toamna lui 1498, Fonseca îl autorizează pe Alonso de Hojeda să plece cu o flotă spre a descoperi pământul – insulă sau uscat, nu se știe – unde se găsesc perle. Degeba protestează Columb că acest pământ, deja descoperit de el, ține de jurisdicția lui; protestul nu va avea nici un efect.

Hojeda găsește cu ușurință colaboratori, îndeosebi pe fostul stăpân al nefericitei *Santa Maria*, Juan de la Cosa. Li se alătură un florentin destinat unui

mare renume, Amerigo Vespucci. Om de birou mai mult decât om al mării, Vespucci se numără printre fideli lui Fonseca. Șapte ani mai târziu, acesta din urmă avea să-i încredințeze lui Vespucci conducerea organismului de el înființat, *Casa de contratacion*. Până atunci, Vespucci va juca un rol esențial în expediția lui Hojeda: anume acela de a da o replică fanfaronadelor lui Cristofor Columb. Altfel spus, cum Fonseca n-a fost deloc în Indii, așteaptă de la Vespucci să-i spună adevărul.

Cu patru caravele, Hojeda și însoțitorii săi părăsesc portul Cádiz în mai 1499. În vară, ei parcurg ultimele descoperiri ale lui Columb, Trinidad și Venezuela: din Surinam în golful Maracaibo, trecând prin gurile de vărsare ale Orinocului, întreaga coastă nordică a Americii de Sud. Sunt verificate, pe acest traseu, primele constatări ale lui Columb. Îi găesc chiar și pe pescuitorii de perle. Sunt completate concluziile amiralului: lungimea acestei coaste confirmă că ceea ce au văzut nu e o simplă insulă. Hojeda și Vespucci înțeleg că sunt pe un pământ ce n-a intrat în vechiul inventar al lumii. Într-o scrisoare către doica defunctului infante don Juan, Columb își va relua demonstrația.

Am întreprins o nouă călătorie în noul Cer și în Lumea Nouă până atunci necunoscute. Dacă nu sunt ținute în cinste în Spania, precum restul Indiilor, nu e de mirare, pentru că ele sunt datorate străduințelor mele.

Hojeda și Vespucci ajung în fine la Santo Domingo, unde îl găesc pe Columb în dificultățile cunoscute. În aceeași scrisoare către doică, amiralul va afirma că Hojeda „a încercat să ducă la culme dezordinea“. Dar lucrurile nu merg mai departe. Hojeda și Vespucci se întorc aducând o mică comoară și lăsând în Venezuela amintirea câtorva brutalități.

Expediția va avea urmări importante. În primul rând, monopolul lui Columb e desființat. Ostilitatea lui Fonseca, încărcăturile aduse de Hojeda și viitoarea intervenție dură a comandorului Bobadilla – toate acestea fac rizibilă de acum înainte orice referire la Capitulațiile de la Santa Fé.

În al doilea rând, drumul e deschis întreprinzătorilor de tot felul, gata să pună pe picioare, cu binecuvântarea lui Fonseca, o expediție pentru a-și lua partea din bogățiile deja sigure, dar pe care Columb e incapabil să le exploateze el însuși. Fonseca a înțeles foarte bine că profiturile Coroanei sunt proporționale cu încărcăturile. Interesul regilor și al său propriu justifică înmulțirea călătoriilor. Încă de la sfârșitul lui 1499, o caravelă condusă de Peralonso Niño se află în „regiunea perlelor“. Frații Niño sunt și ei nemulțumiți de a nu fi decât locotenenți. Începând din 1500, au loc cel puțin două expediții pe an. Iar Hojeda e numit, în 1502, guvernator al pieței comerciale deja deschise pe coasta venezueleană, Coquibacoa.

Există și o consecință îndepărtată la care nimeni nu se aștepta. Florentinul implicat în afacere se simte mai la largul lui cu o pană în mână decât la cârma unei nave. În 1506, dă publicității la Florența – departe de ochii martorilor – o *Scrisoare a lui Amerigo Vespucci din insulele recent întâlnite în călătoriile sale*. Își atribuie o călătorie pe care pretinde că a efectuat-o în 1497, deci anticipată cu doi ani, și un rol care n-a fost niciodată al său. Pe scurt, el este cel care a descoperit Coasta Perlelor, iar această coastă aparține uscatului și nu unei insule. Este un continent.

Șmecheria reușește. *Scrisoarea...* lui Vespucci, tradusă în latină, e publicată la Saint-Dié încă din 1507. În introducerea pe care o adaugă, cosmograful german Martin Hylacomylus Waldseemüller dă noului continent numele pretinsului său descoperitor. Columb a parcurs insulele. Vespucci a găsit America. Lumea va crede acest lucru timp de peste trei secole. În toată Europa, se tipărește o versiune retușată a relatării lui Vespucci, *Mundus Novus*. Lumea Nouă e botezată.

CĂDEREA LUI COLUMB

Spania constată, pe de altă parte, că viceregele n-a uitat traficul din Golful Guineii. Columb trimite acum încărcături de „indieni” destinați târgului de sclavi din Sevilla. Aceasta nu corespunde cu proiectul de evanghelizare de care s-a vorbit totuși la început. S-a acceptat transformarea în sclavi a negrilor rebeli, deținuți ca prizonieri, dar nu se mai înțelege cum se face că bunii „indieni”, pe care Columb i-a elogiat atât, sunt transformați în șeptel vândut în piață. Sigur, există cumpărători. Isabela Catolica se miră când Columb reduce totul la considerații de preț și de randament.

E obiceiul de a folosi mulți sclavi negri în Castilia, în Aragón, în Portugalia, în Italia, în Sicilia și în Insulele Canare, dar eu cred că nu mai vin chiar atâția din Guineea. Or, unul singur dintre acești indieni valorează cât trei negri.

M-am aflat în Insulele Capului Verde, unde e un mare târg de sclavi și am văzut că erau plătiți cu opt mii de maravedi...

S-ar putea obține patruzeci de milioane dacă nu ducem lipsă de nave pentru a veni aici.

Amiralul declară încă o dată că acest trafic va permite instruirea și botezarea „indienilor”. Sclavii vor putea fi apoi retrimiși în țara lor: ei îi vor evangheliza pe ceilalți. Nimeni nu crede cu adevărat acest lucru. Exploatarea coloniei se face prin munca forțată a „indienilor” și mai puțin prin botezul lor. Iar regina Isabela protestează: „indienii” sunt supușii ei, iar ea n-a autorizat

niciodată pe cineva să facă din ei o marfă. Treaba asta poate să meargă pentru supușii vreunui rege african, nu pentru cei ai Coroanei.

Apărându-și cauza, Columb intră în încurcătură. Regii Catolici se alarmează atunci când amiralul pretinde să le orienteze politica și își îngăduie să sugereze priorități care convin afacerilor lui.

Altețele Voastre să ia seama: treburile din India contează mai mult,
după părerea mea, decât afacerile din Franța și din Italia.

Într-adevăr, este momentul în care, Reconquista fiind încheiată, Spania inaugurează o cale a hegemoniei politice ce își va găsi încununarea sub Carol Quintul. Infanta Ioana – cea care va fi Ioana Nebuna – tocmai s-a căsătorit cu arhiducele Austriei, Filip cel Frumos de Habsburg, moștenitor prin mama sa, Maria de Burgundia, al unei părți esențiale din statul Temerarului, Țările de Jos. Infanta Isabela s-a căsătorit de curând cu noul rege Manuel al Portugaliei, care va fi Manuel cel Mare și care urmărește fățiș o unificare politică a Peninsulei Iberice. Toate acestea – regii o știu foarte bine – nu pot duce decât la o înfruntare cu Franța, deja începută în Italia prin expedițiile lui Carol VIII și Ludovic XII, ce reactualizează împotriva regelui aragonez, Ferdinand I de Neapole, vechi pretenții formulate de Coroana franceză pe temeiul moștenirii angevine. Război în Italia, căsătorii la scară europeană – iată evenimente care costă foarte scump și care lasă puțin loc Indiilor în preocupările regilor. Columb trece din nou drept omul care agasează.

Isabela Catolica socotește că e timpul să intervină. Situația amiralului se deteriorează, deci, când din Spania sosește un anchetator regal. Columb ceruse să i se trimită un bun judecător, care să-l ajute la împărțirea dreptății și la menținerea ordinii. Nu se aștepta să fie chiar el judecat. Amiralul va înțelege cam prea târziu că se află în dizgrație. În timp ce Capitulațiile de la Santa Fé îi dădeau dreptul de a numi el însuși ofițeri regali, cel care sosește la Santo Domingo în 25 august 1500, când Cristofor Columb e în Concepción, se prezintă ca guvernator al Indiilor, plasat, în plus, în afara autorității viceregelui de către comisia de anchetă. Aceasta e extrem de vagă: „Comandorul – spun regii – vă va vorbi din partea noastră“.

Acest comandor al ordinului de Calatrava este Francisco de Bobadilla. Nu cunoaște nimic din situația de la fața locului și se lasă cam repede înconjurat de nemulțumiții de tot soiul, pe care îi ascultă cu multă complezență. Pe scurt, se arată imediat implacabil față de guvernarea lui Columb. În fapt, vede că ar putea foarte bine să ia locul amiralului în insule. Era însărcinat să ancheteze, dar procedează la numiri și face pe judecătorul. Chiar fără să aștepte întoarcerea lui Cristofor Columb, Bobadilla își impune autoritatea în fața unui Diego Columb, total depășit de evenimente. Îi eliberează pe rebelii care n-au fost încă

spânzurați, îl arestează pe Diego care declarase că nu-i execută ordinele, ordonă execuții, publică ordonanțe. Se instalează în reședința amiralului și cere să i se predea rezerva de aur și de perle. Și începe să guverneze.

Reîntors de urgență, amiralul nu e nici măcar ascultat. Cel care ar fi trebuit să conducă ancheta nu catadicsește nici să-l vadă. Imediat arestat și aruncat în închisoare, Columb se teme timp de două luni că va fi, la rândul său, spânzurat. Va răsufla ușurat când, după două luni de carceră și cu lanțuri la picioare, va ajunge în fundul calei unei caravele care-l readuce în Spania. Sosește fără glorie pe 25 noiembrie 1500 la Cádiz, unde-l așteaptă justiția regală. Bine măcar că a ajuns în siguranță: când, revocat pentru excesele sale, Bobadilla va trebui să revină în Spania, va pieri încă de la plecare într-un naufragiu, în 29 iunie 1502, aproape sub ochii lui Columb reîntors la Santo Domingo.

Descoperitorul e în viață, dar a devenit incomod. Ar fi consimțit oare regii să-i acorde asemenea puteri dacă ar fi putut ghici amploarea viitoarei descoperiri? La intervenția doicii infantelui, Columb e eliberat. Regii îl primesc, îi adresează vorbe bune, îi redau demnitățile, îi confirmă dreptul la o parte din profiturile obținute în insule. Nu e vorba de a-i reda guvernarea Indiilor. Prin bunăvoința Isabellei Catolica a redevenit don Cristobal, amiral al Oceanului. Nu va mai fi niciodată vicerege al Indiilor.

Columb își urmărește acum împlinirea visului. Se ia drept un personaj al *Apocalipsei*, „mesager al noului Cer și al noului Pământ“, se compară cu profetul Daniel aruncat în groapa leilor. Ignorând că a ajunge în Ormuz pe drumul atlantic nu înseamnă în nici un fel recucerirea Locurilor Sfinte, vorbește din ce în ce mai mult despre drumul la Ierusalim prin Indii, cu alte cuvinte leagă cruciada de înconjurul lumii. Compilează toate citatele din Scriptură care-i par a anunța acțiunea lui. Scrie papei și regilor. E trimisul Domnului și Duhul Sfânt e cel care-l conduce. Uită demonstrațiile științei sale cosmografice, pe care pentru a convinge regi și savanți, le tot acumula cu zece ori douăzeci de ani în urmă.

În acțiunea mea din Indii, nici rațiunea, nici matematica, nici mapamondul nu mi-ar servi la ceva. Trebuiau să se îplinească spusele lui Isaia despre acestea.

A PATRA CĂLĂTORIE

Cei care, în număr mare, cred că a venit timpul pentru un asalt decisiv împotriva Islamului nu refuză să plece urechea la afirmațiile unui iluminat, care este în același timp și un navigator care a făcut dovada clarviziunii sale. La drept vorbind, castilienii nu renunță să se opună portughezilor, care sunt pe cale – cu și după Vasco da Gama – să deschidă drumul Indiilor prin Africa, și sunt tentați de ideea de a înainta mai departe spre vest, pe măsură ce concurenții

lor înaintează spre est. Deși dau asigurări de prietenie Portugaliei, unde acum domnește fiica lor, Regii Catolici n-ar fi nemulțumiți să compenseze în Asia – și în acest nou continent ce pare a prelungi Asia spre sud – avantajul dobândit de Portugalia în Brazilia, în baza liniei de demarcație stabilite prin arbitrajul pontifical și prin tratat. Columb primește deci asentimentul pentru o ultimă expediție. Limitele misiunii lui sunt însă evidente: în 13 februarie 1502, noul guvernator din Santo Domingo, Nicolas de Ovando, părăsește Cádizul. Columb nu mai e decât amiral. În 1509, fiul său Diego îi va succeda lui Ovando.

Intenția regilor e realistă. Portugalia și-a consolidat avansul în India. Experiența și geniul nautic al celui care a avut dreptate împotriva tuturor nu pot fi trecute cu vederea. În fapt, Columb e trimis în întâmpinarea lui Vasco da Gama. Este avertizat: dacă îl întâlnește, va trebui să-l trateze pe portughez ca prieten. Dar toți știu că va fi o înfruntare. Raționamentul papei n-a prea luat în seamă sfera terestră. N-a desemnat linia de partaj la antipodi. Se știe unde începe imperiul spaniol în largul Canarelor; nu s-a spus însă unde se termină de cealaltă parte a globului. O inevitabilă viitoare negociere va trebui să țină seama de pozițiile dobândite. Încă o dată, nu e timp de pierdut. Cristofor Columb vorbește de Ierusalim, regii se gândesc însă la Asia.

Există un nou continent, o Lume Nouă. Nimeni nu știe încă în ce fel se leagă ea de cea Veche. Toată lumea e convinsă în jurul anului 1500 că țărmurile Venezuelei sunt altceva decât Asia, Cuba – altceva decât Cipangu (Japonia). Dar America e văzută mai degrabă ca o Africă a Asiei. Un continent cunoscut, Asia, un continent nou, America: rămâne de aflat cum se articulează ele. Insulele apar însă drept echivalentul, în largul Asiei, al acelor arhipelaguri ce mărginesc Atlanticul de la Madeira și până în Insulele Capului Verde. Continentul nou e America de Sud. Existența Americii de Nord nu e încă bănuită. În locul ei este situată Asia.

Plecat din Cádiz în 11 mai 1502 cu patru caravele, amiralul urmează aproape același drum ca în a doua sa traversare, cea a glorioasei călătorii din 1493. Atinge Santa Lucia, ocolește Martinica, ajunge la Santa Cruz, se oprește în iulie la Santo Domingo, unde i se ceruse totuși să nu se ducă, pentru a nu-l stânjeni pe noul guvernator; Columb vrea să înlocuiască însă la Santo Domingo o navă care avea nevoie de reparații. Ironie a sorții: excelentul marinăr care a devenit, Columb vede venind uraganul și încearcă în zadar să împiedice plecarea flotei care se va scufunda câteva ore mai târziu, luându-l cu ea în Infern pe inamicul său, Bobadilla.

Șederea în Santo Domingo fiindu-i interzisă, Columb pleacă în Cuba. Luând apoi direcția nord-vest, mai pe urmă sud-vest, se află, din nou fără să știe, pe continentul american. De la Capul Honduras până în Istmul Panama, toată vara și toată toamna desfășoară „în ciuda furtunilor care se țin lanț” o lungă explorare, care e înainte de orice căutarea disperată a unei treceri spre

vest. Petrece iarna pe coasta panameză, foarte aproape de acel Pacific pe care nu-l va cunoaște. În primăvara lui 1503, pleacă din nou spre vest. Tot căutând insule, nu înțelege că se află pe un continent. A descoperit America, dar îi reproșează că îi barează drumul Ierusalimului.

Epuizat, pradă atât bolii cât și exaltării mistice, temându-se pentru navele roase de sare și de viermi, Columb revine, în ciuda ordinelor regilor, în acea Hispaniola în care se întoarce mereu. În drum, eșuează, în iunie 1503, pe o insulă pe care o numește Santiago și care va fi Jamaica. Un *hidalgo* în pirogă, se duce să caute la Santo Domingo o navă pentru salvare. Îi vor trebui opt luni ca s-o găsească. În Hispaniola, ca și aiurea, lumea nu mai vrea să audă vorbindu-se de amiral. Acesta e în culmea disperării. Scribe regilor o scrisoare ce nu le va parveni decât mult mai târziu, în care amestecă de toate: corectarea calculelor lui Ptolemeu și visul în care destinul său capătă accente biblice. Se lamentează.

Am avut prea puțin profit în douăzeci de ani de serviciu, cu prețul atâtor suferințe și primejdii, într-atât, încât azi n-am nici măcar un acoperiș deasupra capului în Castilia. Dacă vreau să mănânc sau să dorm, n-am nimic altceva decât hanul sau cârciuma. În plus, în cea mai mare parte a timpului n-am cu ce-mi plăti hrana!

O altă suferință îmi smulge inima din piept. E gândul la fiul meu, don Diego, pe care l-am lăsat în Spania orfan și deposedat de onoarea și de bunurile mele, în ciuda faptului că am fost asigurat că prinți drepecți și recunoscători îi vor restitui totul.

Anchilozat de artrita care-i atacă articulațiile, aproape orb, amiralul delirează. Accesele de febră nu-l mai părăsesc. Are viziuni pe care le consemnează cu accente profetice. Ca și Avraam, va realiza la bătrânețe lucruri importante. N-a făcut Dumnezeu pentru el tot atât cât pentru Moise sau pentru David? Unul a condus poporul ales spre Pământul Făgăduinței. Din păstor ce era, celălalt a devenit rege. Îngerul Domnului e cel care-i vorbește lui Columb.

Dumnezeu a făcut cunoscut în chip miraculos numele tău pe pământ. Ți-a dat Indiile, iar tu, tu le-ai dat cui ai vrut.

În cele din urmă, i se va trimite totuși o navă. La 29 iunie 1504, Columb e la Santo Domingo. Dar întoarcerea în Spania n-are nimic glorios. În 7 noiembrie 1504, descoperitorul de pământuri noi își face în San Lucar o intrare care nu amintește prin nimic de ovațiile celei nu prea îndepărtate. E convins că „a dat Indiile“ Regilor Catolici. Mai trebuie să redobândească guvernarea descoperirilor sale. Amiralul se lamentează fără încetare, dar nu-și dă seama că e un om sfârșit. Amestecând în toate obiectul cererii și pe cel al visului său, scrie zi după zi spre a se justifica. Îi scrie papei, le scrie regilor, foștilor lui protectori

care-i mai păstrează prietenia, ca acel dominican Diego Deza, care tocmai a primit, în octombrie 1504, scaunul arhiepiscopal din Sevilla. Tuturor le spune același lucru: e trimisul lui Dumnezeu și, prin opera lui, a intrat în lucrarea lui Dumnezeu.

Dumnezeul nostru m-a trimis în chip miraculos în această țară spre a servi pe Alteța Voastră...

Aurul e excelent. Cu aur, faci tot ce vrei pe lumea asta. Grație aurului poți chiar să faci sufletele să intre în Paradis...

Soarta sa ar mai putea stârni invidii. În ciuda spuselor lui, e bogat. Fiul său e logodit cu nepoata ducelui de Alba. Are fideli săi. Dar nimeni n-ar mai investi un ban în acțiunile lui. Rugămintea de a i se reda funcția nu-i mai e ascultată. Ori cel puțin de a fi dată fiului său, așa cum i s-a promis odinioară prin Capitulații, guvernarea pământurilor noi.

Regina Isabela, care l-a ajutat atât, moare la 26 noiembrie 1504. Ferdinand acceptă descoperirea, dar nu și o împărțire a puterii politice. La asemenea distanță, un vicerege e un rege.

Columb moare la Valladolid în 20 mai 1506, cu amărăciunea unui om înșelat. Va fi înmormântat mai întâi la franciscani, apoi în mănăstirea Las Cuevas, aproape de Sevilla. În 1541, își va afla mormântul ce i se cuvine, în catedrala din Santo Domingo.

Aventura unui descoperitor de geniu se încheie cu un proces împotriva Coroanei Spaniei. Fiul său, don Diego, va obține recunoașterea unui titlu de amiral, lipsit de acum înainte de orice semnificație, și a guvernării Hispaniolei. Fiul lui Diego, Luis, va renunța definitiv să-și mai spună vicerege, în schimbul unui foarte real ducat. Nu va mai fi vorba de viceregalitate „a tuturor pământurilor descoperite sau de descoperit”. Sfârșitul istoriei va face, pentru posteritate, din navigatorul norocos un personaj de dramă.

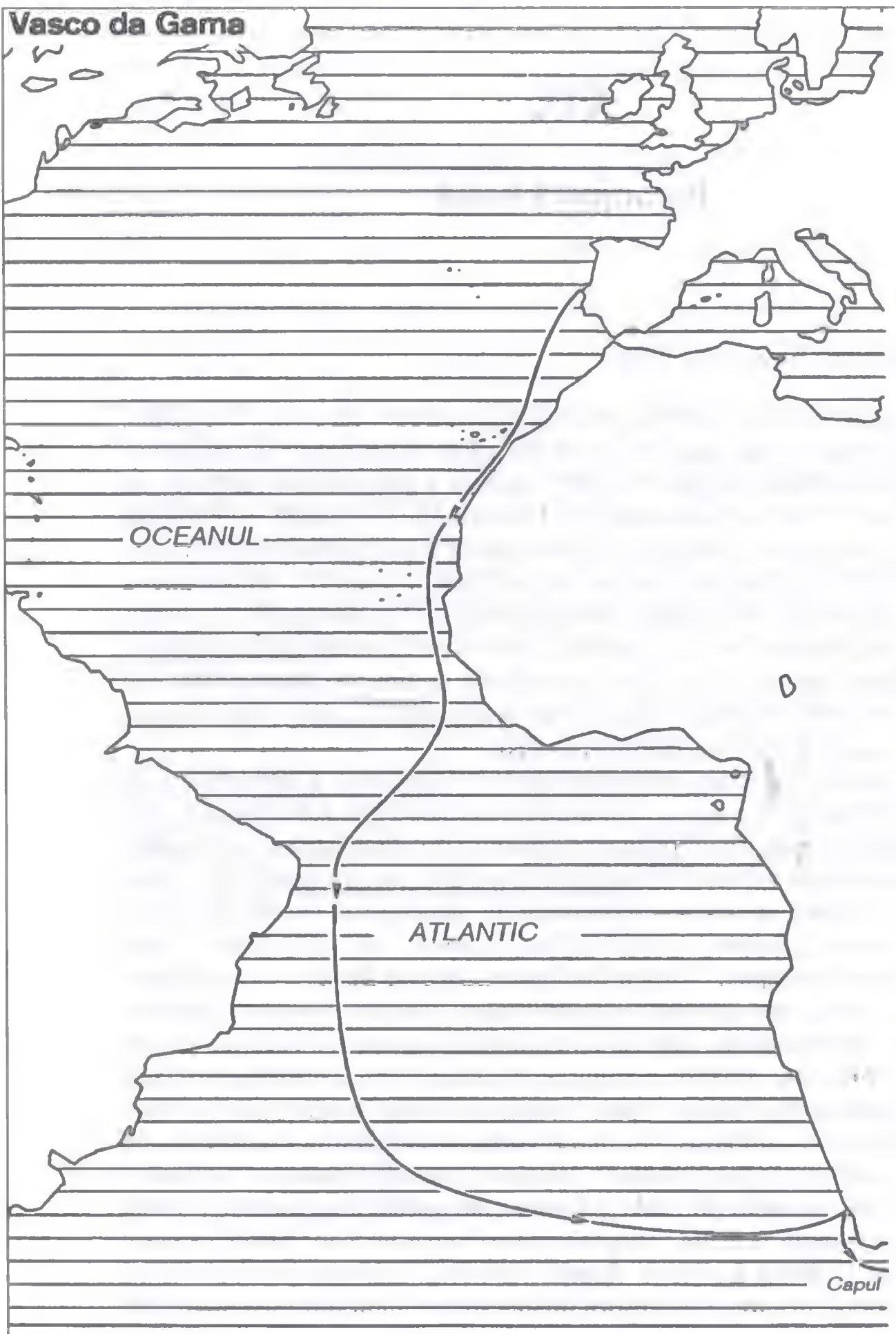
Înconjurul lumii

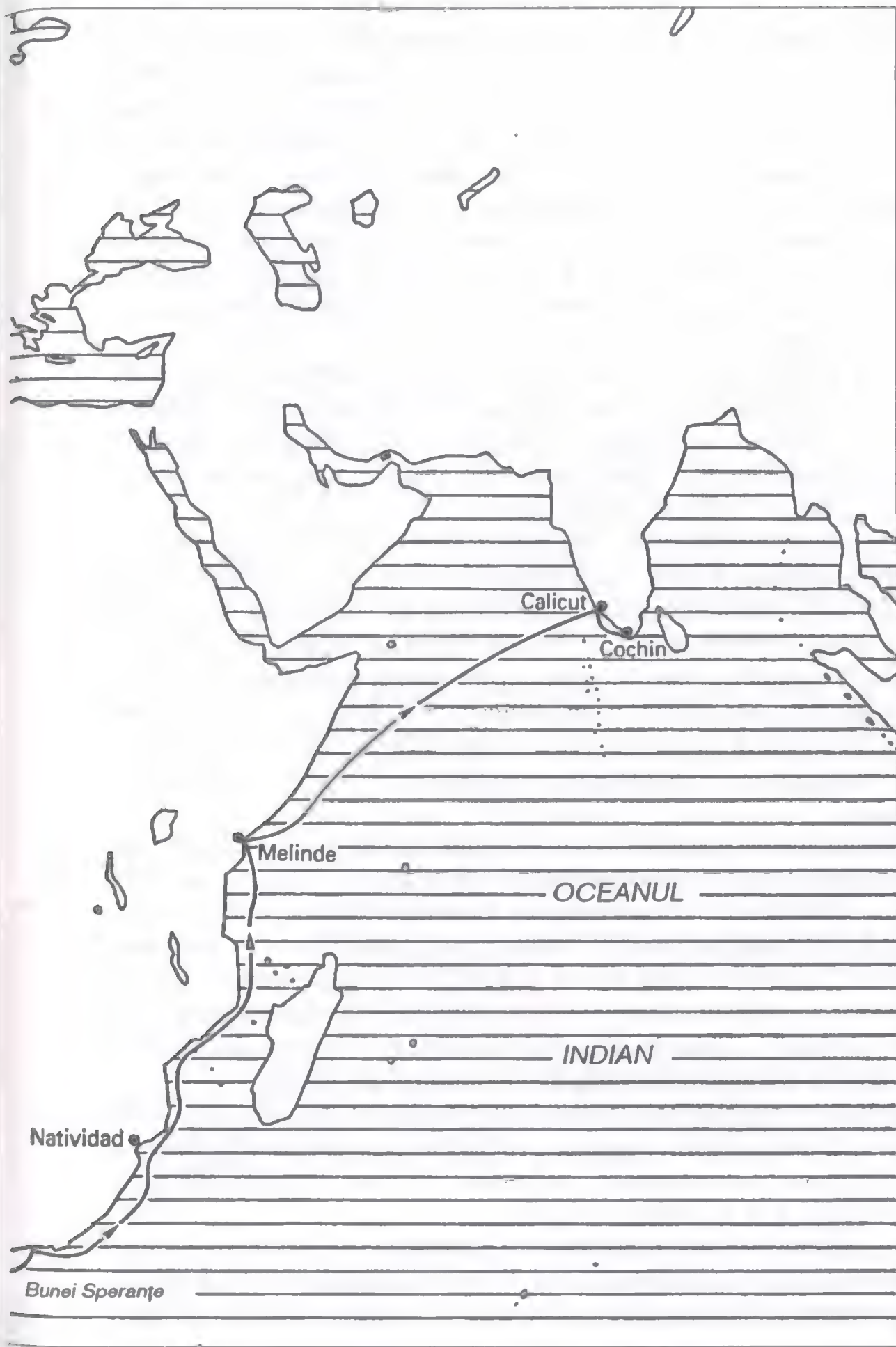
DRUMUL ESTULUI: VASCO DA GAMA

Au trecut zece ani. Cât de fecunzi au fost acești zece ani pentru Portugalia, dar mai ales pentru acea Spanie născută din căsătoria Regilor Catolici! Dias s-a întors la Lisabona în decembrie 1488, după ce a găsit trecerea spre est. Se cunoaște acum o rută maritimă direct spre Indii și se știe aproximativ că Părintele Ioan este regele regilor etiopienilor, al creștinilor izolați și cam sălbatici de la sud de Islam. Cu gelozia celui care a refuzat norocul, João II al Portugaliei a asistat fără plăcere la întoarcerea – în mod paradoxal în Portugalia – a descoperitorului de pământuri noi în oceanul occidental, un Cristofor Columb comandat de Spania, pentru a face din Lumea Nouă un imperiu spaniol. Rege al Portugaliei în 1495, Manuel I reia problema „trecerii”. Capul a fost depășit. Mai trebuie să se ajungă realmente la Calicut.

Artizanul acestei ultime explorări este Vasco da Gama. E un bărbat tânăr – n-are încă treizeci de ani – și care n-a fost încă văzut pe ruta Capului. Dar miza călătoriei este așa de mare, încât regele nu-i precupețește nici mijloacele, nici colaboratorii de valoare. Îl însoțesc câțiva piloți cu experiență. În 12 iulie 1497, având la bord în total o sută optzeci de oameni, trei corăbii grele și o caravelă părăsesc Lisabona. Vasco da Gama comandă pe *São Gabriel*, Paolo da Gama e pe *São Rafael*. Nicolau Coelho conduce pe *Berio*, o caravelă care va fi mai de folos pentru a asigura legăturile decât pentru a transporta provizii. Punctele de aprovizionare, atât cu alimente cât și cu apă dulce, sunt acum cunoscute. Problema e doar de a asigura joncțiunea dintre escadră și coastă, și nu de a transporta până în sudul Africii alimentele și apa îmbarcate la La Mine.

Proiectul este ambițios. Nu mai e vorba de jumătățile de măsură din vremea în care domnea incertitudinea. Grație lui Dias, da Gama știe că trecerea e la paralela 34, cunoaște vânturile potrivnice navigației, începând din Gabon. Nu ignoră că trebuie să caute vânturile de vest la paralela 40. Astfel, cu curaj și realism, de la Sierra Leone ia direcția spre larg, evitând lungul contur al Golfului Guineii, în care predecesorii lui au pierdut atâta timp și atâtea forțe





luptând împotriva alizeului care suflă constant din sud-est. Cu vântul dinspre babord pupa, navighează drept spre sud-vest, cu spatele la Africa, luând-o apoi pe marginea marelui anticiclone al Atlanticului austral și îndreptându-se spre sud până la paralela 31 unde întâlnește vânturile de vest ce-l readuc repede spre coasta africană, pe care o atinge cu precizie în 8 noiembrie la Santa Helena. E acum foarte aproape de Cap. Reducând căutările în zigzag, nu face decât câteva tentative în mici bucle spre vest pentru a găsi, cel mai aproape de data asta, cele două capuri, al Bunei Speranțe și Agulas, pe care le ocolește, cu toate dificultățile prevăzute. Iată-l, în fine, în celălalt ocean, în lungul acelor coaste ale Oceanului Indian pe care știe că trebuie să le urmeze până în porturile bine cunoscute de navigatorii arabi și de călătorii occidentali.

Escadra sărbătorește Crăciunul într-un mic port adăpostit pe care da Gama – precum Columb care a întemeiat nu de mult Natividad – îl numește din această pricină Natal (azi Durban). O lună mai târziu, este în delta fluviului Zambezi, unde poposește. Aici a atins pământul cunoscut, despre care Occidentul știe din cele scrise de Covilham. Adică, puțin.

Coasta orientală a Africii e ocupată la acea vreme de principate cărora relațiile neîntrerupte cu Arabia, India, Malaiezia și China le-au adus, încă din secolul al XII-lea, o reală prosperitate. Furnizoare ale Indiei și ale Chinei de aur, fildeș și sclavi, două mari porturi domină traficul de o parte și de cealaltă a ecuatorului: Mogadichou (azi Mogadiscio) pe coasta somaleză și Kilwa pe coasta tanzaniană, pe care a vizitat-o ibn-Batuta în 1331. Și unul și celălalt servesc drept noduri de legătură ale comerțului cu aurul din văile fluviilor Zambezi și Limpopo, a cărui principală piață e încă din secolul al VII-lea portul Sofala din Mozambic.

Chiar dacă arabii joacă aici rolul de intermediari pentru orice fel de comerț și în toate direcțiile, până într-atât încât aurul din Zambezi ajunge să servească în secolul al XIV-lea la baterea de monede în Anglia, iar fildeșul din Kenya intră în ornamentarea săbiilor indiene, contactele directe nu încetează între riveranii Oceanului Indian. Africa de Sud-Est e bine cunoscută încă din anul 1000 de către geografi chinezi, iar girafa oferită de un principe din Kenya este atât de admirată în China la începutul secolului al XV-lea, încât un pictor al curții se inspiră din ea pentru a împodobi o bucată de mătase.

Profitând de instabilitatea politică ce domnește la Kilwa, o nouă putere maritimă se înfiripă la sfârșitul secolului al XIV-lea în jurul insulei Pate, la jumătatea drumului dintre Mogadiscio și Kilwa, în timp ce la Mombassa ia naștere o nouă piață cu o largă deschidere.

Toate acestea fac din coasta africană o înșiruire de porturi și de piețe animate de rivalități, ai căror arbitri sunt, în parte, negustorii arabi. Întreaga activitate e orientată spre exploatarea câtorva resurse primare din hinterland.

Singurul drum terestru de oarecare importanță pare să fie cel care, prin Lacul Nyassa și prin Tanganyika, leagă Kilwa de minele de cupru din Katanga. Chiar mai mult decât la vest, coasta e o lume indiferentă față de inima continentului. La vest, în interior se nasc și se succed imperiile, iar căile economice sunt cele ale continentului, altfel spus, cele care, de-a lungul deșertului, pun ținuturile Nigerului în legătură cu Maghrebul. În est, nici un imperiu nu se constituie cu adevărat, iar centrele vitale n-au altă rațiune de a fi decât marea.

Visul despre Părintele Ioan se lovește de o realitate destul de amară: țara e musulmană, iar da Gama are curând parte de ostilitatea locuitorilor din aceste mari porturi, de multă vreme islamizați de către negustorii veniți din Arabia. Trebuie să ajungă la Melinde pentru a se bucura de o primire călduroasă. Aici îl întâlnește pe excelentul navigator italian care-l va îndrepta cu multă siguranță pe direcția coastelor Indiei. Periplul african se încheie la Melinde. Începe vremea aventurii indiene.

Vasco da Gama traversează deci Marea Oman. La 19 mai 1498, un vis vechi de două mii de ani se realizează: escadra portugheză atinge coasta occidentală a Deccanului. Își face intrarea în rada portului Calicut. Cele două rute ale Orientului s-au întâlnit. Da Gama găsește chiar la Calicut un tunisian care vorbește castiliană. Să nu-i uităm pe acei inexplicabili mustăcioși care-și fac periodic apariția, fără să-și decline identitatea.

Ni s-a spus la Calicut că sosiseră cu douăzeci de ani în urmă câteva nave pline cu nu se știe ce fel de oameni, purtând pălării mari după moda germanilor și bărbi scurte, de la nas până la gură, bărbia rasă precum curtenii din Constantinopol, care denumesc aceste soiuri de bărbi mustăți, în rest îmbrăcați cu o platoșă dublă cu apărătoare pentru gât, navele lor fiind dotate cu artilerie.

Aceștia n-au mai revenit de atunci decât poate de două sau trei ori, cu douăzeci și cinci de nave care au câte patru catarge precum cele din Spania. Totuși, nu s-a putut ști niciodată de ce neam erau, nici ce mărfuri duceau, poate că pânză de in, și au ridicat din Calicut o cantitate de mirodenii.

Deși lumea întreagă îi pare lui da Gama a-și fi dat întâlnire la Calicut, șansa va fi de partea Portugaliei. Un negustor arab nu face cât o escadră portugheză. Portughezii constată cât de repede se răspândesc veștile: s-a vorbit cam prea mult în Occident de perspectivele unei noi cruciade. Or, Islamul e foarte prezent în India.

Un foarte mare număr de mauri își țin toate ingredientele și mărfurile pe navele lor. E adevărat că au o foarte frumoasă moschee în piață și au atâta credit în oraș, încât conduc toate afacerile regatului,

bucurându-se de favoarea regelui. Să adăugăm la acestea că au foarte bune sentimente față de creștinii care trăiesc acolo.

În curând însă lucrurile se deteriorează. Văzând că sosește escadra creștină, Islamul reacționează printr-o suspiciune care-i afectează pe acești navigatori, totuși nu prea înclinați spre evanghelizare. Tot astfel, negustorii arabi, a căror bunăstare ține în mare măsură de relațiile lor comerciale – chiar indirecte – cu Europa încep să întrevadă pericolul unei concurențe maritime pe o rută oceanică ce le scapă. Pe scurt, mediul local își manifestă ostilitatea. Se încearcă spionarea portughezilor. Sunt paralizate lucrările de întreținere și de reparații ale navelor lor. Firește, toți se străduiesc să saboteze tentativele lor comerciale. Pe scurt, condițiile de schimb nu sunt cele la care se așteptau europenii. Desigur, se găsesc la „un preț de nimic“ piper, scorțișoară, cuișoare, ghimbir, ca și lacuri, firnis și tămâie. Se găsesc la „prețuri mari“ perle, safire, rubine, granate; dar aici nu suntem în Africa, iar India disprețuiește podoabele de sticlă.

Prețuiesc puțin mărfurile noastre, cu excepția pânzei de in, în așa fel încât în schimbul mirodeniilor vindem cămăși de in, deși nu sunt lipsiți de multe pânzeturi frumoase care vin de la Cairo.

Când escadra pleacă înapoi, la 29 august, moralul e cât se poate de scăzut. A fost găsită India, dar nimeni n-ar îndrăzni să spună că expediția se soldează cu un succes.

Întoarcerea e penibilă. Sistemele de vânturi influențate de muson nu corespund nici uneia dintre regulile cunoscute din Atlantic. Vasco da Gama pierde timp. Coelho sosește primul la Lisabona, în 10 iulie 1499. Pentru cei care n-au trăit primirea ostilă din India, vestea adusă de el e cea a unui triumf. Da Gama nu se va putea mândri decât la sfârșitul lui august. În realitate nu e vorba de nici o surpriză. Expediția plecase pentru a ajunge în India. Acum se întoarce de acolo. Marele pas a fost făcut de Dias, nu de da Gama. Acesta aduce însă dovada unei posibilități. Nu mai trebuie acum decât să se exploateze această rută.

În aceeași vreme, spaniolii au început colonizarea a ceea ce ei cred că sunt ținuturile extreme ale Asiei. Fiecare are drumul său, iar partajul consfințit de papă dă fiecăruia dintre cele două regate spațiul său de influență politică și economică. Încă nimeni nu înțelege că doar portughezii au deschis calea Indiilor și că spaniolii au găsit un continent. La răscrucea secolelor, Europa a sfârșit prin a descoperi ceea ce cunoștea deja. A fost făcut înconjurul sferei cosmografilor. Navigatorii au luat în stăpânire ceea ce era dat ca sigur pe mapamonduri și au completat mapamondurile cu ceea ce se putea calcula cel mai lesne: latitudinile. Mai rămân de măsurat drumurile în longitudine și de înțeles că pământul e mult mai vast decât se credea.

INDIILE PORTUGALIEI

În timp ce spaniolii colindă din insulă în insulă în căutarea aurului, a unui continent și a unei treceri spre vest, portughezii exploatează succesul lui Vasco da Gama. Situațiile sunt cu totul diferite: unii descoperă, ceilalți iau în stăpânire, grație unui traseu comercial direct, o lume deja cunoscută. În Oceanul Indian ca și, puțin mai târziu, în Marea Chinei, nu e vorba decât de a amenaja antrepozite și de a organiza traficul la o scară nouă. Drumul deschis de da Gama îmbogățește Calicutul și Goa și lasă cabotajului arab legăturile folosite până nu de mult de traficul mixt: Aden și Ormuz. Nu sunt decât niște deplasări la scară mică.

Nici o legătură, de asemenea, între afacerile din Africa și cele din Asia, între La Mine și Calicut. Orientul nu se mulțumește – s-a văzut – cu mărgelile de sticlă apreciate în Guinea. Trocul nu e acceptat acolo. Se negociază, se cumpără, se plătește. Cât despre sclavi, nici nu poate fi vorba. Portughezii au subestimat civilizația și organizarea politică din Africa de la sud de Maghreb și de Etiopia. N-au văzut acolo decât deșertul și pădurea. La trei secole după Marco Polo, nu pot, în schimb, să ignore civilizațiile Asiei. Găsesc acolo orașe și sate. Întâlnesc o economie monetară. Între aurul Sofalei și mirodeniile Deccanului, află rute comerciale deja frecventate, bine adaptate curenților marini și solid sprijinite pe o rețea de antrepozite. Portughezii vor trage lungă vreme foloase din competența empirică a piloților arabi și a negustorilor indieni.

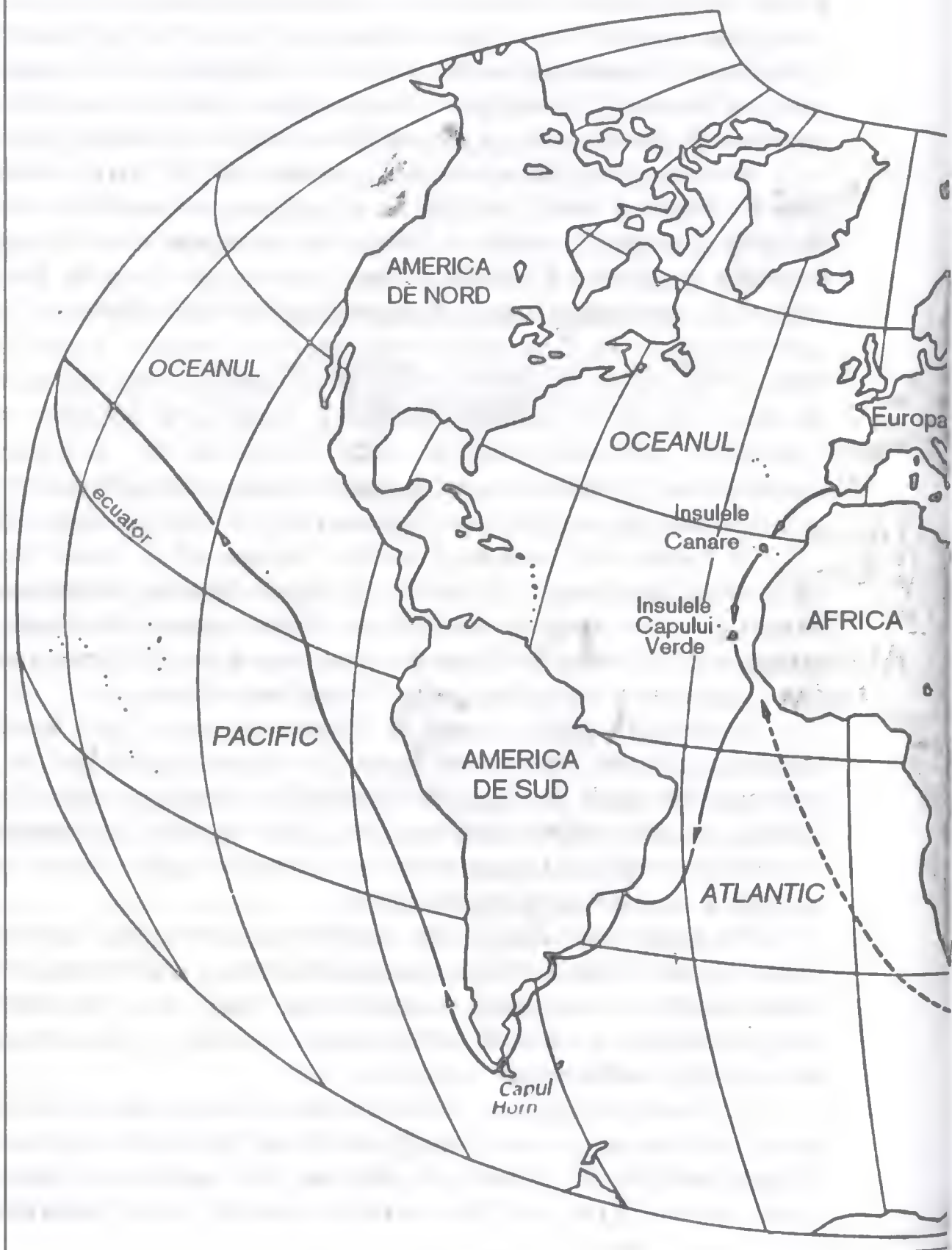
În Indiile din Occident, Columb și urmașii săi își împart în postură de colonizatori pământurile și oamenii. În Indiile din Asia, colonizarea constă în implantarea de colonii comerciale cu efective reduse din pricina slăbiciunii demografice a Portugaliei. O mie de coloniști care pleacă în fiecare an reprezintă deja o pierdere pentru Portugalia. Pentru India e puțin.

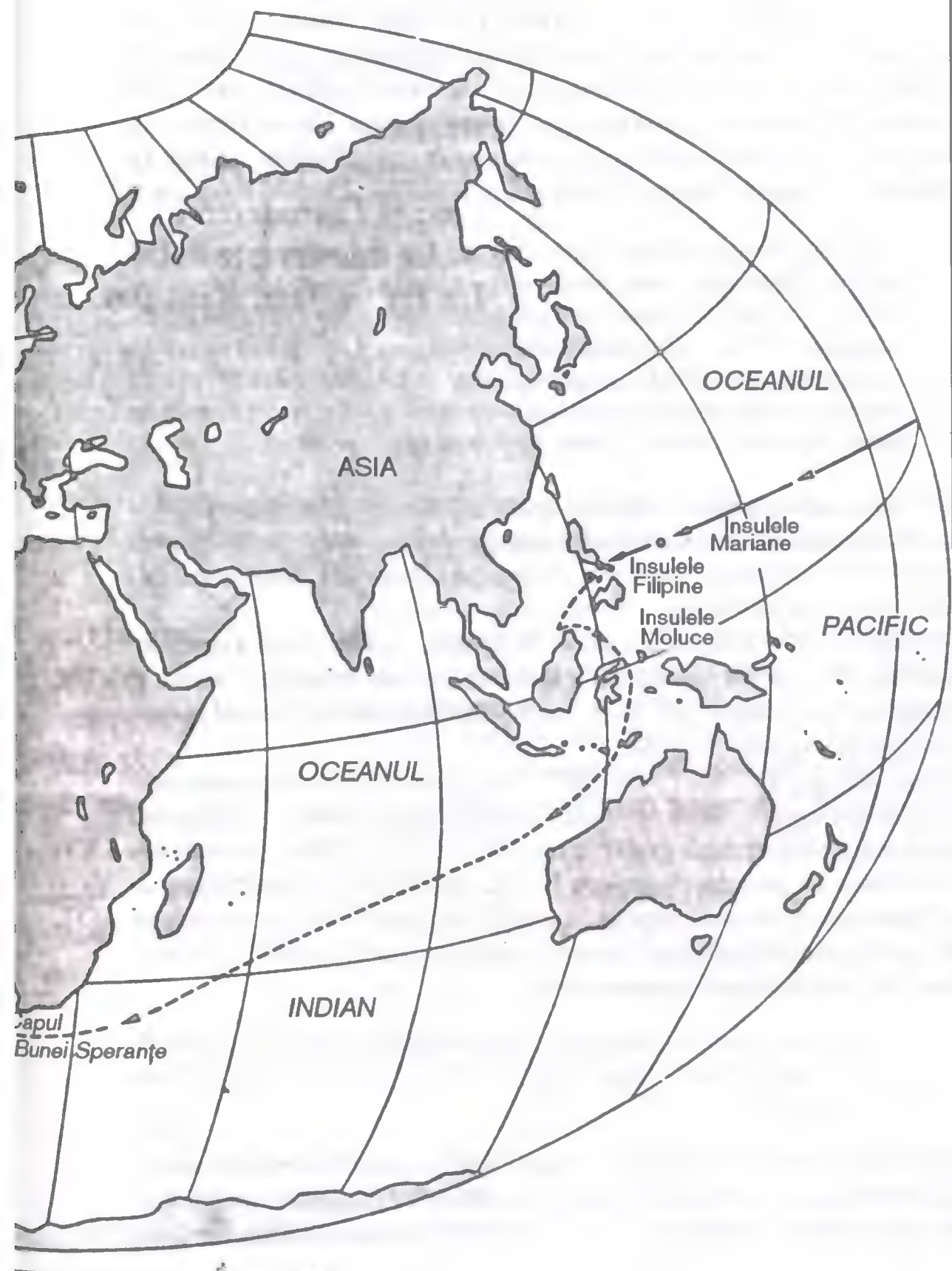
O altă diferență e impusă de timpul care trece. Între Sevilla și Santo Domingo, călătoria dus-întors durează între trei și șase luni, în funcție de anotimp și de escale. Din Insulele Capului Verde până pe coasta braziliană, lui Cabral i-a trebuit o lună. Călătoria din Calicut sau din Goa înseamnă o durată de treisprezece până la optsprezece luni. Această lungime a rutei va fi factorul esențial al unei noi creșteri a tonajelor.

De cum s-a întors da Gama, a și început exploatarea. La 8 martie 1500, Pedro Álvares Cabral părăsește Lisabona în fruntea unei flote de douăsprezece corăbii mari și câteva nave ușoare de mic tonaj. Ia cu el alimente pentru optsprezece luni. La Belem, regele Manuel îi remite solemn stindardul regal: este clar că e vorba despre cucerire.

Se cunoaște largă *volta* a lui Cabral în Atlantic și descoperirea întâmplătoare, în 22 aprilie, a coastei braziliene. Plecat din Brazilia în 2 mai, ajunge în Mozambic în 20 iulie. Cabral a vrut să treacă de Capul Bunei Speranțe în plină iarnă australă, în timp ce Dias trecuse în ianuarie, iar da Gama în decembrie.

Magellan





În plus, a trecut și mai pe la sud. Din această cauză a pierdut cinci nave, una rătăcită încă de la plecarea din Insulele Capului Verde, patru sfărâmate de furtuna din 24 mai. Bartolomeu Dias s-a numărat printre morți.

Lipsită astfel de vasul ușor, trimis înapoi în Portugalia pentru a duce vestea descoperirii Braziliei, de corăbiile rătăcite sau naufragiate și de o alta pierdută în drumul spre Kilwa (azi Kilwa Kivinje, Tanzania), la sud de Zanzibar, flota care acostează în fine la 2 august la Melinde (azi Malindi, pe coasta Kenyei) mai numără doar șase nave. Cabral găsește aici o rută cvasiregulată a navigației arabe. În 7 august, Cabral ia direcția nord-est și traversează Marea Oman. În 22 august atinge insula Angediva din apropiere de Goa (azi Panjim, India). În 13 septembrie, este la Calicut. Descoperă acolo dura realitate: afacerile merg greu.

Căpitanul nostru, după ce a stat trei luni la Calicut și văzând că nu avea decât două dintre navele sale încărcate cu mirodenii și dorind să plece de acolo, a coborât pe uscat unul dintre însoțitorii săi spre a semna la regelui ce mult timp rămăsese acolo, tot așteptând să-și facă încărcătura, dar că nu fusese capabil să obțină mirodenii decât pentru două nave, din cauză că maurii îi ascundeau mărfurile, iar navele de la Mecca le încărcau pe ascuns, apoi o ștergeau în secret.

Regele Calicutului cedează, acordă portughezilor o prioritate pentru achizițiile lor. Nemuțumirea crește în oraș. Când o navă arabă e reținută pentru a fi contravenit foarte recentului monopol, insurecția izbucnește. Sunt numărați câțiva morți. E mai bine să pleci.

În 25 decembrie, Cabral face un popas la Cochin, marea piață a mirodeniilor, aproape de vârful limbii de pământ a Deccanului care înaintează în mare. Acolo întâlnește aceleași dificultăți. Arabii au înțeles limpede că drumul portughez spre Europa le va ruina negoțul.

Din 9 ianuarie și până la 21 iulie 1501, întoarcerea le va lua peste șase luni. Alte călătorii vor urma. Dar se cunoaște acum realitatea politică și religioasă pe care o masca imprecizia relatărilor, în care călătorii din secolele precedente amestecau observația cu informații neclare. Se credea că poate fi ocolit Islamul. E regăsit în India, așa cum va fi regăsit în insule după străbaterea strâmătorii Malacca – și așa mai departe până în Moluca. Cabral face încă din 1501 o mărturisire deosebit de amară despre toate acestea.

Din Goa până la Cochin, pe ceva mai mult de o sută douăzeci de leghe, sunt mai mulți mauri decât pe toată coasta Africii de la Ceuta la Alexandria.

Această situație are o consecință imediată: exploatarea Orientului portughez se va face într-un raport de forțe incert. Superioritatea lor materială li se pare firească europenilor confrunțați cu regatele Africii Occidentale. În Goa,

în august 1501, Cabral mai nutrește încă iluzii: se pregătește să facă pe piratul împotriva navelor cu pelerini.

Oamenii noștri au coborât pe uscat și au rămas acolo timp de cincisprezece zile făcând provizii de apă și de lemn, pândind totodată pe cei ce ar veni de la Mecca spre a-i fura dacă ar fi posibil.

La Calicut, în septembrie, portughezii se mai simt încă invulnerabili.

Văzând că navele de la Mecca nu veneau, ne-am dus la Calicut, care nu e mai departe de șaptezeci de leghe de aceste locuri...

Două importante personaje, primul un foarte bogat negustor din Guzarate, celălalt unul dintre cei mai de seamă din întregul oraș Calicut și guvernatorul acestui oraș, n-au întâmpinat nici o greutate în a urca pe corabia căpitanului nostru, transmițându-i bucuria cu care privea regele lor venirea noastră.

Oamenii noștri, văzând cum stau lucrurile, au început să arunce ancorele și să pregătească artileria, ceea ce văzând cei din oraș fură foarte mirați de asemenea mobilizare, spunând că era imposibil oricui – în afara lui Dumnezeu – să reziste forțelor noastre.

Povestea elefanților e foarte revelatoare pentru starea de spirit în care se mai complac un timp portughezii – ceea ce le va aduce o cruntă deziluzie.

O corabie a trecut în apropiere de Calicut, foarte frumoasă și bine înarmată, cu multă lume, încărcată printre altele cu cinci elefanți, dintre care unul era în mare cinste, fiind de o extraordinară mărime, deci minunat de bun pentru război.

Regele, fiind avertizat de această sosire și dorind foarte mult să se vadă stăpân pe acești elefanți și în special pe cel care era cel mai înalt, îi adresează căpitanului nostru rugămintea să-i facă plăcere și să captureze acest mare vas pe care era uriașul elefant, pentru care el propusese o importantă sumă de dinari și pe care nu-l putuse căpăta cu aur sau rugăminți.

Căpitanul nostru, nearătându-se ostil unui asemenea act, pentru a-i da satisfacție regelui, îi spuse cu trufie că va executa rugămintea sa, iar dacă nava nu se predă, va trece totul prin foc și sabie.

O navă iese în larg, fără îndoială ușoara *Berio*. Cu șaptezeci de oameni și cu artileria de la bord, urmărește corabia pe care se afla elefantul. Pe corabie sunt trei sute de oameni. Sunt somați. Proprietarii elefantului încep să râdă și lansează o ploaie de săgeți. Li se răspunde prin lovituri de tun. Are loc un „impetuos război”. Corabia se predă. Regele avea să câștige din afacerea asta uriașul elefant, iar portughezii vor avea eleganța de a-i elibera pe prizonieri

Și iată că, în fața unei lumi musulmane care se vădește a fi mult mai vastă decât se crezuse, certitudinile victoriei se estompează în mod cert. Vor fi necesare adevărate demonstrații armate. Când Vasco da Gama reia, la 1 aprilie 1502, drumul Indiei, pleacă împreună cu o flotă de douăzeci și trei de nave – dintre care cinci corăbii – dotate cu o puternică artilerie. Va lăsa cinci dintre ele în India pentru a asigura securitatea pozițiilor comerciale din Cochin și din Cannanore, la sud și la nord de Calicut. Va trebui să facă uz de tunuri, să ia ostatici și câțiva prizonieri, să incendieze o navă egipteană cu echipajul ei cu tot. Cronicarul oficial al expediției, Toma Lopes, îi tratează de acum înainte pe mauri drept „canalii”. Se constată însă că lucrurile nu sunt deloc simple: regele din Cochin ordonă să fie trași în țeapă trei arabi pentru că au vândut portughezilor o vacă, animal sacru. În 1503, Afonso de Albuquerque, acest „Marte portughez” – porecla reflectă clar reputația lui de războinic – dirijează prin forță colonizarea sud-estului Deccanului. Duarte Pacheco se aliază, în acest timp, cu locuitorii Malabarului împotriva arabilor și-i pune pe fugă pe aceștia din urmă din Calicut. Din acest moment, orașul e în stare de asediu.

În 1506, se merge și mai departe. Tristão da Cunha încearcă blocada Mării Roșii. Ocupă insula Socotra, „cheia” Golfului Aden. Lucrurile iau atunci amploare. Egiptul angajează ingineri venețieni spre a construi în Marea Roșie o nouă flotă. Ordinul de Rodos – vechiul Ordin al Ospitalității Sfântului Ioan din Ierusalim, viitorul Ordin de Malta – instituie în Mediterana embargoul pe importurile egiptene de cherestea necesară construcțiilor navale. Rivalitățile europene se transferă acum în Marea Oman. Intervin și unii aventurieri. Un rus cu numele de Melik Iaz pune cele patruzeci de galere ale sale în slujba egiptenilor. Un convoi portughez e scufundat în 1508. La 2 februarie 1509, în largul teritoriului indian Diu, flota musulmană e nimicită. Portugalia domină Oceanul Indian. În anul următor, Albuquerque ocupă Goa.

„Marte portughezul” atacă cele două treceri strategice ale Oceanului Indian. Una e strâmtoarea Malacca. Între Malaiezia și Insula Sumatra, ea deschide accesul înspre Marea Java și Insulinda. În 15 august 1511, marele port Malacca, pe coasta malaieză, capitulează în urma unui asediu de o lună. Un an mai târziu, Antonio de Abreu și Francisco Serrão fac vreme îndelungată inventarul insulelor indoneziene, din Sumatra și din Java până în acele Moluce care produc cele mai bune mirodenii, acelea pe care piperul din Africa n-a putut niciodată să le înlocuiască pentru europenii bogații. Cu începere din acest moment, Marea Chinei e accesibilă fără lungul ocol al Insulindei. Portughezii sunt prezenți în China de Sud în jurul anului 1513.

Cealaltă trecere strategică, în fața Ormuzului, e „lacătul” care închide Golful Arabo-Persic. Acolo s-a stabilit de secole nodul navigației din Oceanul Indian și al rutelor terestre către Mediterana. Ormuz e deopotrivă poarta Persiei, iar persanul rămâne inamicul constant al lumii turcești. În fine, e piața argintului,

a metalului prețios care permite și irigă economia arabă de jur-împrejurul Oceanului Indian. În 1507, Albuquerque menține câțva timp poziția. O ocupă definitiv în 1515. Mort înaintea victoriei sale, în 16 decembrie 1515, Albuquerque a asigurat spatele continental al imperiului portughez.

Portugalia vrea să facă în India ceea ce a reușit, limitându-se la litoral și la insule, în Africa Occidentală: să constituie un monopol. Navele fără autorizație vor fi scufundate. Iar regele Manuel își ia titlul, oarecum prețios, de „Senior al Navigației, al Cuceririi și al Comerțului din Etiopia, Arabia, Persia și India“. Descoperirea duce la un imperiu – și la război. Părintele Ioan nu este ceea ce se credea.

MAGELLAN

Explorarea Antilelor n-a fost, în vremea lui Columb și a rivalilor săi, decât o serie de rapide recunoașteri. Începând din 1508, colonizarea se extinde la insule până acum abia întrezărite. Juan Ponce de Leon obține în 1508 înstăpânirea spaniolă asupra insulei Porto Rico. Ajunge patru ani mai târziu în Insulele Bahamas și în Florida, pe care o ia drept insulă. Sebastian de Campo, unul dintre tovarășii lui Columb în cea de-a doua călătorie, face în același timp înconjurul Cubei și dobândește astfel certitudinea că nu e încă vorba de un continent. Începând din 1511, sub comanda lui Diego Velázquez, colonizarea insulei se face cu repeziciune. Sunt amenajate câteva puncte fortificate. Ultimul se va numi Havana. Cinci ani mai târziu, Cuba înlocuiește Santo Domingo ca centru al Indiilor spaniole. Jamaica e, în cele din urmă, ocupată în 1512.

Deși atins încă din 1498 în Venezuela și, mai recent, în Florida, continentul continuă să se ascundă. O expediție plecată în 1508 de la Santo Domingo atinge istmul. Uraba e întemeiată în fundul golfului care separă America de Sud de America Centrală, la marginea occidentală a Columbiei. Doi ani mai târziu, spaniolii dețin întregul litoral atlantic al Istmului Panama. Dar abia în 1513, Vasco Nuñez de Balboa străbate pământurile de-a curmezișul Istmului Darien și ajunge la sud la o altă mare liberă. Tot atât de sigur de dreptul său pe cât fusese nu de mult Columb implantându-și stindardele pe plaja din San Salvador, Balboa intră îmbrăcat în noul ocean, agită sabia scoasă din teacă și declarând că ia în stăpânire „Marea Sudului“ pentru Coroanele Castiliei și Leónului. Fidelul castilian pare să fi uitat Aragonul. Oricum, Spania, care se socotea deja posesoare de drept a noilor pământuri, va considera de acum înainte Pacificul drept domeniul său.

Dovada e acum făcută că America nu e Asia. Chiar dacă subzistă o incertitudine asupra pozițiilor respective ale celor două continente și dacă America de Nord e încă necunoscută – exceptând exploratorii periodici ai Vinlandului

– și cu totul ipotetică, e clar că la latitudinea Antilelor marele uscat nu e nici Japonia, nici China. Anul următor, istmul avea să fie colonizat. Cuceritorii întemeiază orașe. Panama se naște în 1519. Începe a se vorbi de Castilia de Aur.

Alții își încearcă norocul spre sud, așa cum de curând făcuseră portughezii în Africa. De data aceasta spre vest și, conform logicii lui Columb, se caută „trecerea“. Aurul Americii a fost dobândit, dar nu și mirodeniile Indiei. Juan Diaz de Solis crede, în ianuarie 1516, că a găsit trecerea: este estuarul Rio de la Plata al fluviilor Paraná și Uruguay, estuar pe malurile căruia se va înălța în curând orașul Buenos Aires. În 1519, gentilomul portughez Fernão de Magalhães se lansează la rândul său.

Fernão de Magalhães – să-l numim Magellan – nu e un oarecare. Se apropie de patruzeci de ani. Venind dintr-o familie veche, deși nu bogată, e în societatea iberică un notabil de provincie. Pe mare e un navigator experimentat. Deoarece a luat parte în 1505 la expediția lui Francisco de Almeida – acesta dispunând el însuși de sfaturile lui Vasco da Gama –, Magellan cunoaște drumul Indiilor pe la Capul Bunei Speranțe și cunoaște toate dificultățile unei navigații spre vest la înaltele latitudini australe. Vânturile și curenții atlantici îi sunt familiari. Știe că aceleași vânturi care l-au slujit pe Vasco da Gama și de care el însuși s-a folosit pentru a trece spre est pe la Capul Bunei Speranțe se vor opune deschiderii unei treceri spre vest, și asta cu atât mai mult cu cât această trecere se va afla mai la sud.

Știe ce va găsi de partea cealaltă. A parcurs Oceanul Indian din Africa și până în insulele Sonde. S-a aflat în Malacca împreună cu Francisco Serrão – și a continuat să poarte corespondență cu acesta. Poate că a ajuns până în Moluca. A adus cu el un sclav malaiez originar din Sumatra, pe care l-a cumpărat în piața din Malacca de ziua Sfântului Henric; botezat Henrique, acest sclav îi va fi deosebit de util în noile lui curse navale. Magellan nu vorbește de o plecare spre necunoscut, ci de navigația pe o rută necunoscută. Singura lui problemă e să încerce să găsească la sud această trecere pe care toți cosmografi se așteaptă acum s-o găsească la extremitatea Americii, așa cum a fost aflată la extremitatea Africii. Tot ce vrea este să-l convingă pe regele Manuel al Portugaliei că trebuie să existe un drum prin vest și că acesta trebuie să fie mai direct decât cel deschis prin est.

Încă de la primele lui călătorii, Magellan este animat de interes, căci e de familie veche, dar el însuși n-are nici o avere, de setea de glorie, căci omul e curajos chiar dacă uneori e incomod, și de curiozitate, care pare să fi fost trăsătura dominantă a tuturor acestor descoperitori, avizi de spectacole noi și de „minuni“ într-adevăr reale. Magellan o spune el însuși: vrea „să vadă cu propriii săi ochi“.

Precum odinioară João II față de Columb, Manuel e refractar. Proiectul îi pare neinteresant, iar omul – dubios: plecat în Maroc în 1513 cu armata ducelui

de Bragança, a pretextat că a fost rănit pentru a se întoarce fără autorizație în Portugalia, unde n-a ezitat să revendice un rang, o funcție și o remunerație mai potrivite cu înalta părere pe care și-o făcea despre sine. Era cât pe ce să fie judecat. E nedisciplinat și pretențios. Și nu arată nici bine: e mic de stat, firav și șchioapătă. E drept, exemplul lui Columb e prezent în mintea tuturor. Un gentilom fără avere poate visa la un regat. Dar pentru regele Portugaliei, Magellan este, precum odinioară Columb, un inoportun. Regele Manuel îl concediază cu brutalitate.

Istoria se repetă. Ca și Columb, Magellan consacră câteva luni aprofundării cunoștințelor sale. Profită în special de cercetările efectuate de cosmograful portughez Ruy Faleiro, care schițează noi metode de a calcula longitudinea. Se știe că descoperitorii coastei africane, fixați pe ruta lor meridiană, s-au resemnat lungă vreme cu incertitudinea în privința longitudinii, așa cum de asemenea se știe că această incertitudine a fost, în schimb, coșmarul lui Columb.

Și, tot asemenea lui Columb, în Spania găsește Magellan, în sfârșit, un sprijin, pe acela al lui Carol Quintul. Tânărul rege e setos de glorie; cea a bunicilor săi nu-i este suficientă.

În octombrie 1517, Magellan e la Sevilla, unde îl întâmpină compatriotul său Diogo Barbosa, un portughez ajuns alcade al Arsenalului din Sevilla, sub numele spaniol de Diego Barbosa. În decembrie, Magellan devine ginerele alcaidelui. Noul său cumnat, Duarte Barbosa, îl va însoți în expediție.

De acum înainte porțile se deschid în fața lui Magellan. Într-o primă etapă eșuează – ca și Columb în fața atâtor comisii și consilii – în încercarea de a-i convinge pe potențaii de la *Casa de contratación*. Totuși, unul dintre aceștia, Juan de Aranda, crede că ar avea de tras un folos personal din eventuala expediție; se însarcinează să obțină o audiență la rege. La 6 februarie, însoțit de Faleiro, Magellan e la Valladolid unde se află regele. Consiliul Indiilor îi ascultă pe cei doi, îi supune unui adevărat examen. În acest timp, ambasadorul Portugaliei face demersuri peste demersuri spre a determina renunțarea la proiect, dacă nu chiar pentru a-l asasina pe Magellan, considerat din acest moment un trădător. Regele Manuel va trebui însă să se mulțumească să afle, câțeva vreme mai târziu, că navele lui Magellan erau roase de carii încă de la plecare.

Reticent la început, marele organizator al afacerilor din Indii, Juan Rodriguez de Fonseca, sfârșește prin a vedea în această chestiune o ocazie de a le-o lua înainte portughezilor. Aceștia sunt deja la Malacca. Dar mirodeniile sunt în Moluca, iar Molucele vor fi ale celui care ajunge primul acolo. În 22 martie 1518, Carol Quintul își dă acordul. Magellan și Faleiro sunt autorizați să armeze o escadră. Sunt numiți comandori ai Sfântului Iacob al Spaniei.

De data aceasta, întregul imperiu al nepotului Isabellei de Castilia și al Mariei de Burgundia e implicat. Solicitat de către un Juan de Aranda mereu

binevoitor, un om de afaceri portughez devenit spaniol și stabilit la Anvers – noua mare piață a comerțului internațional – își vede interesul în acest proiect: Cristovam de Haro, zis Cristobal de Haro, ar finanța bucuros expediția și și-ar asuma toate riscurile. Bancheri din Hamburg și din Veneția ar participa la capital. E de ajuns pentru a-l convinge pe Carol Quintul. Tezaurul regal preia sarcina cheltuielilor. Magellan și Faleiro vor primi drept răsplată două insule, cu condiția de a găsi cel puțin șase, precum și a douăzecea parte din profituri. Magellan e numit amiral. Ca odinioară Columb... Dar, spre deosebire de acesta, Magellan nu prea va face uz de titlu. Oamenii săi îl vor numi totdeauna „Căpitanul general“.

La 10 august 1519, Magellan părăsește Sevilla cu cinci corăbii. Mai mult sau mai puțin supărat pe Faleiro, îl lasă pe acesta în Europa. Faleiro urmează să aștepte o altă expediție. La 20 septembrie, după spovedania generală, flota iese în larg la San Lucar. Între timp, căpitanul general a devenit Fernando de Magalhães. Era față de Spania cea mai neînsemnată dintre politeți. Împreună cu nava-amiral, *Trinidad*, vas puternic de o sută zece tone, se află *San Antonio*, de o sută douăzeci de tone, și trei nave mai mici, *Concepción* (90 de tone), *Victoria* (85 de tone) și *Santiago* (75 de tone). La bord sunt două sute șaiszeci și cinci de oameni, alcătuind echipajele cele mai heteroclite cu putință: spanioli, portughezi, dar și francezi, italieni, flamanzi, englezi. Au fost imbarcați și câțiva prizonieri: vor obține eliberarea asumându-și misiunile primejdioase în rândurile indigenilor. Sclavul Henrique ia, firește, parte la călătorie.

Totul a fost pregătit cu grija și competența unui om care cunoaște deja condițiile călătoriei. Magellan n-a prevăzut numai cele de trebuință în materie de hrană și băutură. Cu gândul la viitoarele negocieri cu indienii, cu cei din America precum și cu cei din Asia, imbarcă nu mai puțin de 900 de oglinzi, „pentru ca acei sălbatici să-și poată vedea pentru prima oară în viața lor chipul“, 400 de duzini de cuțitașe germane „din cele mai proaste“, 50 de duzini de foarfeci, batiste colorate, piepteni, brățări de aramă și bucăți de mătase, de catifea și postavuri în culori vii. Nu uită ce a făcut succesul lui Columb în Antile: două zeci de mii de clopoței și zurgălăi!

A ajunge în Canare, apoi în Insulele Capului Verde este acum de domeniul rutinei. Magellan cunoaște arta navigației și nu lasă nimic la voia întâmplării. Spre a evita împrăștierea navelor, ține toată noaptea aprins un mare felinar la pupa corăbiei *Trinidad*, sporește numărul semnalelor luminoase de la navă la navă, pune la punct un cod de comunicare optică – o lumină pentru a număra vasele, două – pentru a face voltă, trei – pentru modificarea velaturii, patru – pentru strângerea velelor, organizează turele de serviciu, paza, veghea de noapte. În 26 septembrie, escadra e la Tenerife. Câteva zile încă – și iat-o în Insulele Capului Verde. Navighează de-a lungul Sierrei Leone. În ciuda unei furtuni, atinge ecuatorul la începutul lui decembrie.

DRUMUL PACIFICULUI

Traversarea Atlanticului a devenit acum o treabă cu totul diferită. Magellan se folosește în chip inteligent de alizeele care suflă spre vest, apoi de marea spirală anticiclonică a emisferei australe, care duce mai întâi spre vest, apoi spre sud-vest. Atinge extremitatea Braziliei. La 13 decembrie, e în Rio de Janeiro. La 11 ianuarie 1520, pătrunde pe Rio de la Plata. În aprilie, explorează micul golf San Julian pe paralela 49, la extremitatea sudică a actualei Argentine. Sosește iarna, anotimp aspru la această latitudine. Magellan decide să ierneze în San Julian.

După ce au întâlnit canibali în Brazilia, găsesc aici uriași cu o vorbire guturală. Și unii, și ceilalți țin bună tovărășie marinarilor. Fetele sunt destul de sociabile. Ca și în Antile în vremea lui Columb, se schimbă daruri. Brazilienii ofereau papagali, patagonezii propun blănuri. Li se dau piepteni, zurgălăi și oglinzi. E botezat un patagonez uriaș, pe care semenii lui îl suprimă îndată, pentru că a avut prea multe relații cu cei nou-sosiți. În loc să-i mai boteze, pe ceilalți uriași îi pun în lanțuri.

Magellan știe că aici începe greaua încercare. Și echipajele o știu, iar căpitanul general face față acelorași dificultăți pe care le-a întâmpinat Columb când rămânea prea mult timp departe de ținuturile natale. La San Julian izbucnesc revolte. Trădat de locotenenți care vor să ia comanda în locul său, Magellan restabilește ordinea cu brutalitate. Un rebel e decapitat. Căpitanul navei *Victoria*, Luiz de Mendoza, e înjunghiat, apoi sfâșiat în bucăți. Cumnatul lui Magellan, Duarte Barbosa, preia comanda *Victoriei*.

Iarna trece. *Santiago* s-a sfârșit de stânci, explorând coasta. Magellan nu mai are decât patru nave. Nu se descurajează: a prevăzut să se înainteze, dacă e nevoie, până la paralela 75. La sfârșitul lui august, dă semnalul de plecare. Vor mai fi necesare încă două luni până să atingă, la 21 octombrie 1520, pe paralela 52, o trecere între pământuri înzăpezite care ar putea deschide drumul spre celălalt ocean. Trimise în recunoaștere, *San Antonio* și *Concepción* găsesc în două zile, în fundul golfului, o mică strâmtoare prin care se scurge o apă sărată ce nu poate veni dintr-un fluviu. I se va da numele de Magellan acestei strâmtori, care, atingând aproape în centrul său paralela 54, formează un braț de mare atât de îngust încât, de n-ar fi această apă sărată, ar trece drept o interminabilă gură de vărsare a unui fluviu de coastă. Cele două corăbii se întorc tocmai când o furtună redusese speranțele de a le mai revedea. Se trag salve, stindardele flutură. Pariul a fost câștigat.

În acest moment nu mai sunt decât trei nave. Mulți privesc cu groază această trecere către o altă mare, care înseamnă că se vor înfunda mai departe în necunoscut și că nimeni nu e în stare să spună cum se vor întoarce.

Resentimentele lui Estevão Gomez își dau frâu liber. Acest experimentat pilot și-a încercat în trecut norocul pe lângă Carol Quintul. Ceea ce propusese el și i se refuzase e aproape ceea ce i-a fost acordat lui Magellan. Neîncredințându-i comanda unei nave, Magellan n-a făcut decât să ațâțe ura rivalului său. Gomez nu e decât un simplu pilot pe *San Antonio*. Profitând de faptul că nava lui se îndepărtează de escadră pentru o nouă explorare, pune la cale o rebeliune. Preia comanda. *San Antonio* se retrage și se întoarce în Spania. Rebelii vor fi arestați, judecați și condamnați la închisoare.

Magellan nu s-a înșelat. Trecerea a fost găsită. Lăsând la babord insula care se întinde spre sud și care va fi Țara de Foc, înaintând cu prudență în urma bărcilor din care piloții sondează în permanență fundul stâncos, Magellan e cu adevărat pe cale de a face înconjurul continentului. Cât privește celălalt ocean, acesta va apărea atât de liniștit după turbulențele Atlanticului de Sud, încât va fi denumit Pacific. Magellan ajunge aici în 28 noiembrie.

Continuatorii lui Magellan vor mai explora trecerea spre vest. Vârful insular extrem al Americii va fi atins încă din 1521, dar nimeni nu se va hazarda atunci să ocolească ceea ce mai târziu se va numi Capul Horn. Capul Agulas de la extremitatea Africii se găsește pe paralela 35, Capul Horn e pe 56. Vânturile, deci navigația, se resimt de pe urma acestei diferențe: America de Sud nu e Africa.

Pentru Magellan, ajuns în sfârșit în Pacific, întoarcerea spre ecuator părea să fie relativ ușoară. Spre a coborî din nou în latitudine de-a lungul coastei a ceea ce va fi Chile, pe tangenta anticiclonului austral, și a lua apoi, la latitudinile intertropicale, direcția spre vest folosindu-se de alizee, nu e previzibilă nici o dificultate de navigație. Însă ceea ce dă un caracter dramatic acestei acțiuni e lipsa de puncte de legătură. Hrana începe să lipsească. Cea rămasă e alterată. Antonio Pigafetta, acest italian din Vicenza, cavaler de Rodos, venit în Spania cu suita nunțiului Francesco Chiricati și pe care gustul aventurii l-a îndemnat să se imbarce la bordul navei *Trinidad*, va relata în jurnalul său despre această foamete trăită în mijlocul unui ocean fără insule.

Rămaserăm trei luni și douăzeci de zile fără a lua alimente și alte proaspături. Nu mâncam decât pesmeți vechi transformați în praf, plini de viermi și mirosind urât a urină de la șobolanii care mâncaseră miezul bun. Beam o apă îngălbenită, infectă. Mâncam pieile de bou cu care era acoperită marea vergă pentru ca să nu taie cordajele. Dar pielea era tăbăcită de soare, de ploaie și de vânt. O lăsam deci patru sau cinci zile să se macereze în mare, apoi o puneam puțin pe jărat. O mâncam, tot așa cum mâncam mult rumeguș de lemn, precum și șobolani care costau o jumătate de scud bucata. Dar nici aceștia nu se găseau îndeajuns.

Chiar mateloții care fac bani prinzând șobolani spre a-i vinde cu o jumătate de scud bucata nu scapă de scorbut. Gingiile se inflamează, dinții se cariază. Mor mulți pe navele lui Magellan. Toți descoperitorii de pe coasta africană, iar după ei Columb, știau că cea mai gravă problemă pusă de navigația îndepărtată era ca echipajul să suporte lunga durată a unei călătorii fără reînnoirea apei dulci și a alimentelor proaspete. După șase luni pe mare, însoțitorii lui Magellan pierduseră orice urmă de entuziasm.

Marea aceasta era potrivit numită Pacific, pentru că în tot acel timp n-avurăm defel noroc și nu văzurăm nici un pământ, afară de două insulițe nelocuite, unde nu găsirăm decât păsări și copaci. Le-am denumit Insulele Nefericite.

Și măcar de s-ar fi putut ancora și merge la vânătoare. Dar fundurile de mare erau insondabile. Ancorele spânzurau în apă. Ar fi fost foarte riscant să debarci. Se merge mai departe.

Toate necazurile vin deodată. La o asemenea distanță de Polul Nord, busola e mai puțin precisă. Trebuie să se navigheze după stele, într-o emisferă al cărei cer nu prea e cunoscut. Piloții sunt fericiți când regăsesc, în mijlocul oceanului, acea Cruce a Sudului familiară descoperitorilor de pe coasta africană. Se poate astfel nota fără a greși mult latitudinea insulelor întâlnite și unde, câteodată, se mai poate face o provizie de apă dulce și de fructe. Visând, la rândul lor, precum odinioară însoțitorii lui Columb, cei ai lui Magellan botează Cipangu – altfel spus Japonia – o mică insulă de pe paralela 20.

Deodată, norocul pare să le suradă. Virând spre vest, puțin după ce au trecut ecuatorul, descoperitorii „trecerii” ajung la 6 martie 1521 în fața unui arhipelag, viitoarele Insule Mariane. Acostează în Guam, numit de Magellan insula Hoților, pentru că indigenii urcați la bord au profitat de ocazie spre a fura tot felul de lucruri – până și barca de pe *Trinidad*. Cum nu se pot lipsi de barcă, Magellan coboară pe uscat împreună cu câțiva oameni, incendiază satul, ucid câțiva hoți și recuperează barca. Relațiile cu viitorul imperiu spaniol încep rău.

La 16 martie ajung în Filipine. Aici primirea este atât de călduroasă, încât europenii se vor lăsa amăgiți și se vor implica prea repede în afacerile noilor lor prieteni. În schimbul obișnușilor piepteni și zurgălăi, Magellan și oamenii săi primesc pește și vin de palmier, smochine „lungi de un picior” și altele mai mici, dar mai bune. Și, mai ales, descoperă cocosul!

Mereu curios, Pigafetta notează tot ce se obține din palmier. Printr-o incizie în vârful pomului, se recoltează vinul de palmier. Din fibrele care îmbracă fructul se fac cordaje. Prăjită, coaja nucii de cocos se mănâncă. Cât privește miezul alb, acesta e folosit ca garnitură la carne și la pește. Apa care iese din nucleu „se întărește și devine ca un măr”.

Iar când vor să facă ulei, iau fructul numit cocos, lasă să putrezească miezul în apă, apoi îl fierb și devine ulei în formă de unt.

Ulterior, indigenii vor aduce portocale și un cocoș, dând de înțeles că au găini de vânzare. Marinarii vor cumpăra fructe și păsări. Carnea putredă, șobolanii și pielea înmuiată au rămas în urmă.

Un eveniment, petrecut la sfârșitul lui martie, vine să confirme ceea ce Magellan bănuia deja. Într-o insulă aproape de Mindanão, sclavul malaiez Henrique își dă seama că înțelege foarte bine limbajul unui „rege” venit să vadă despre ce e vorba. Ceea ce va facilita relațiile cu regele. Dar mai ales, aceasta îi va dovedi lui Henrique faptul că nu e departe de pământul lui natal. Plecat spre vest după ce a fost cumpărat în piață la Malacca, Henrique se întoarce acum venind dinspre est. Primul om care a făcut fără să vrea înconjurul lumii e un sclav. Pentru Magellan, aceasta înseamnă că e pe cale de a-și ține promisiunea făcută lui Carol Quintul. A găsit drumul Indiei prin vest. Pigafetta trage de aici mai ales concluzia că „regii știu mai multe limbi decât oamenii de rând”.

TRIST SUCCES

„Regele” Raia Calambu nu e dezinteresat. Amabilitățile pe care le împarte cu dărnicie de-a lungul mai multor zile sunt prețul unei alianțe care i-ar fi de mare ajutor. Magellan i-o ia înainte și-l întreabă dacă nu are cumva dușmani care trebuie înfrânți. Într-adevăr, căpitanul general dorește să-i impresioneze pe toți acești regi, arătându-și forța. Sunt scoase la vedere, în același timp, spadele și o cruce. Calambu a înțeles: obține promisiunea unui ajutor militar contra rebelilor – „două insule ai căror locuitori sunt dușmanii săi” – în schimbul unei vagi promisiuni de convertire la creștinism, întărită de aceea a unui monopol comercial.

Începând din acest moment, totul se tulbură. Indigenii sunt botezați cu sutele și se declară fideli supuși ai regelui Spaniei. Sau cel puțin asta vor să înțeleagă Magellan și cei apropiați lui. Dar aceste alianțe, aceste convertiri, această supunere față de Spania – totul îl împinge pe Magellan să se implice în acțiuni privind triburile și insulele, acțiuni pe care nu le înțelege prea bine și care-l duc prea departe. Orice rebeliune împotriva unui „rege” sau a unui „senior” devine rebeliune împotriva regelui Spaniei. În 26 aprilie 1521, stăpânul micuței insule Zzula din Mactan, trimite căpitanului general, prin fiul său, un dar simbolic: două capre. Tânărul îi explică faptul că tatăl său este credincios, dar că n-a putut face mai devreme demersul de fidelitate pentru că propriul lui stăpân, Cilapulapu, nu vrea să dea ascultare regelui Spaniei.

Noaptea, Magellan și oamenii săi pornesc la război. Luptele se desfășoară pe țărm, în dimineața de 27 aprilie. Dintr-o parte ca și din cealaltă zboară săgețile. Artileria corăbiilor e prea departe pentru a servi la ceva. Magellan ajunge în sat, îi dă foc și provoacă astfel furia rebelilor. O ploaie de săgeți otrăvite îi respinge pe spanioli până la mare. Acolo, pe plajă, Magellan e lovit de o săgeată în plină figură. Însoțitorii săi nu-i vor putea nici măcar recupera trupul.

Principalul locotenent al căpitanului general, João Carvalho, preia comanda. Duarte Barbosa devine căpitanul navei-amiral. Și unul și celălalt își vor arăta curând incapacitatea și indecizia, ce vor duce la pierderea a șase luni într-o zadarnică navigație din insulă în insulă. E momentul pe care-l alege sclavul Henrique pentru a trăda: se consideră eliberat prin moartea stăpânului său. Când Barbosa, purtând mereu de grijă intereselor familiei, îi reamintește fără menajamente că e în continuare proprietatea doănei Beatriz, văduva lui Magellan, și că trebuie să-și continue serviciul în loc să zacă sub o pătură sub pretextul unei răni ușoare, Henrique, fiind în înțelegere cu indigenii, îi previne pe aceștia în legătură cu apropiata plecare a navelor și le propune să pună pe furiș mâna pe ele. Apoi, dovedind o mare ipocrizie, devine „mai înțeleghător și mai devotat ca înainte“ spre a-și lua locul pe nava *Victoria*.

Al treilea locotenent, João Serrão, e răpit de indigeni; situația cere abandonarea lui, pentru a nu pune tot echipajul în pericol. De urgență, Carvalho ordonă ridicarea ancorei.

E acum în fruntea unei escadre șubreze și a unei trupe decimate de boală și de săgețile otrăvite. A mai rămas un om din trei. Moralul e cât se poate de scăzut, ordinele sunt contestate. *Concepción* e într-o stare atât de jalnică, încât se ia hotărârea de a o incendia, după ce se salvează ce mai putea fi util.

Mai trebuie descoperit încă acel arhipelag al Molucelor, unde toți știu că se găsesc cele mai bune mirodenii din lume. Apoi, trebuie luat în mare grabă drumul întoarcerii cu calele pline. Mai sunt patruzeci și șapte de supraviețuitori. Nu mai poate fi pierdută nici o săptămână. *Victoria* și *Trinidad* coboară din nou spre ecuator și îl trec iar. La 6 noiembrie 1521, spaniolii ajung în Insulele Moluce. Populația din Tidore le face o primire călduroasă. Suveranitatea Spaniei e acceptată fără dificultăți. Cealaltă insulă, Ternate, aparține deja portughezilor sosiți acolo pe la Capul Bunei Speranțe: ocolul lumii s-a încheiat.

Sosirea spaniolilor – dintre care mulți sunt născuți portughezi – reconstituie astfel, de cealaltă parte a lumii, toate condițiile rivalităților și înfruntărilor europene. Pentru moment, rivalii se cercetează reciproc. Guvernatorul Francisco Serrão, vechiul prieten al lui Magellan, murise la începutul anului. Mai sunt acolo câțiva portughezi care își așteaptă schimbul. Le cer spaniolilor vești din Europa. Dar viceregele portughez al Indiilor, Diogo Lopes de Sequeira, a primit deja din Europa ordinul de a trimite o escadră

împotriva pretendenților spanioli la dominația asupra Orientului. Doar războiul împotriva turcilor îl va împiedica s-o facă.

Înțelept e acum să se pregătească de întoarcere. Sunt alimentate navele, li se pun vele noi, sunt umplute calele cu ghimbir și cuișoare. Noi daruri vin să întărească fidelitatea acestor regi ce vor trebui lăsați să apere singuri noua suzeranitate spaniolă.

Destinul se înverșunează împotriva flotei lui Carol Quintul. În 18 decembrie, *Trinidad* eșuează pe un fund stâncos. Spărtura care deschide calea apei e considerabilă. Se pompează în zadar timp de două zile. Sunt nevoiți să decidă părăsirea navei. Echipajul e transferat pe *Victoria* care, în consecință, trebuie ușurată de o parte dintre prețioasele mirodenii: sunt debarcate 60 de chintale de cuișoare. Vor fi depozitate într-o casă din Tidore în care vor rămâne și câțiva spanioli, la ordinul lui João Carvalho, care a avut mereu grijă de interesele sale personale, dar și-a arătat cu prisosință incompetența. Dacă stai să-i asculți, cei ce rămân spun că se sacrifică pentru a ușura nava, singura de acum încolo. Fără îndoială însă că Pigafetta nu greșește atunci când consideră că aceștia se tem mai ales de o nouă cursă pe mare.

Câțiva de pe nava noastră au vrut să rămână acolo, de teamă că vasul n-ar rezista la drumul până în Spania. Dar s-au temut mai degrabă să nu moară de foame.

Grupul ce rămâne va veghea cel puțin carcasa corăbiei *Trinidad*. În tot cazul, João Carvalho, pe care nimeni nu-l va regreta în decursul lungii călătorii, a păstrat artileria: brusca schimbare de comportament a indigenilor e acum cunoscută. Această artilerie își ia un rămas-bun emoționant.

La ora fixată, navele își iau rămas-bun una de la cealaltă, cu o salvă de artilerie. Și s-ar fi zis că deplâng și una, și cealaltă, ultima lor despărțire.

Oamenii noștri care rămăneau acolo ne însoțiră puțin cu bărcile, apoi, cu multe lacrimi și îmbrățișări, s-au despărțit de noi.

Comanda *Victoriei* trece acum în mâinile unui individ fără scrupule – nu de mult participase la rebeliunea de la San Julian contra lui Magellan –, dar a cărui energie face cel puțin minuni: bascul Sebastian del Caño, sau El Caño. Iată încă o dată un *câine* pe căile descoperirilor. E neîndoielnic vorba mai curând de o poreclă decât de un nume de familie. Acest del Caño este totuși cel care organizează salvarea a ceea ce mai rămâne din expediție: o navă, patruzeci și șapte de europeni, treisprezece indieni și 750 de chintale de cuișoare.

La 13 februarie 1522, *Victoria* părăsește Insulele Moluce. Luând-o prin sud, dincolo de rutele pe care ar putea întâlni portughezi, del Caño ordonă echipajului să păstreze direcția spre Atlantic. Epuizați fizic și moral, oamenii săi ar prefera supraviețuirea sigură într-o pușcărie portugheză. Mulți sunt bolnavi. Mereu trebuie aruncate peste bord cadavre. Nava ia apă. Frigul face ravagii. Carnea e stricată. În mijlocul imensității sărate e un paradox să vezi putrezind carnea din lipsă de sare; dar numai sarea uscată conservă, nu și apa de mare.

Antonio Pigafetta nu pare prea suferind. Se va făli că n-a fost niciodată bolnav. Pentru moment, pune la punct uimitoare glosare ale limbilor auzite: cea a brazilienilor, a patagonezilor, a locuitorilor din Insulele Moluce. Mai competent în privința dialectului vorbit în Moluce – de unde de abia a plecat și pentru care are și ajutorul sclavului Henrique – notează vocabularul religios, pe cel familial, pe cel al calendarului, al vieții curente, al bucătăriei. Pigafetta consemnează numele părților trupului, pe cele ale vegetalelor și animalelor. Întocmește chiar un tabel al numerelor, de la unu la „de zece ori o sută de mii“. Astfel își omoară timpul cronicarul de bord.

Cât privește perspectivele navigației, acestea sunt înspăimântătoare. Toți cei care au oarecare experiență în privința vânturilor știu că, folosind o a doua *volta*, portughezii au ocolit vechiul Cap al Furtunilor cu vântul din pupa, dar au înțeles că în sens invers furtunile rămân prezente, dar vântul bate din față. Cu toate acestea, în 18 mai 1522, trec de Capul Bunei Speranțe. Cei care, așa cum va scrie Pigafetta, „iubesc mai mult onoarea decât viața“, au câștigat.

În Insulele Capului Verde, unde spaniolii ar dori să se aprovizioneze, portughezii nu prea cred în povestea ce li se relatează – cea a călătoriei în Antile împiedicată de furtună. Mai prudent decât Columb în Azore, del Caño știe că e pe drumul monopolului portughez și se păzește de surprize. Când vede sosind o barcă plină de soldați, comandă ridicarea pânzelor. Căpitanul portughez ar fi avut desigur oarecare dificultăți să înțeleagă că nava a încărcat cuișoarele în Antile.

ÎNCONJURUL LUMII

Sâmbătă 6 septembrie 1522, *Victoria* acostează la San Lucar. Din cei 265 de oameni plecați cu Magellan, din cei șaiszeci care au părăsit Molucele, au mai rămas optsprezece... Coca este găurită mai peste tot. Cala e inundată. A trebuit aruncat lest, adică o bună parte din prețioasele mirodenii. Dar, pentru prima oară, o navă a făcut înconjurul lumii.

Începe îndată exploatarea. În 1526, frații Cabot, trecuți în slujba lui Carol Quintul, cercetează estuarul Rio de la Plata și pun bazele stăpânirii spaniole în Paraguay. Începe colonizarea spaniolă în America de Sud.

Juan Sebastian del Caño a făcut, în Insulele Capului Verde, o descoperire la care nici un cosmograf, de la Eratostene la Columb, nu se gândise vreodată. Del Caño credea că e miercuri.

Li s-a răspuns că pentru portughezi era joi, ceea ce i-a lăsat cu gura căscată pentru că pentru noi era miercuri. Iar noi nu știam în ce chip ne-am înșelat, căci în fiecare zi, eu, care am fost tot timpul sănătos, scriam fără nici o întrerupere zilnic. Dar, așa cum ni s-a explicat apoi, nu era nici o greșeală, căci noi am călătorit tot timpul spre apus și ne-am întors în locul de plecare așa cum face soarele.

În sens invers, fenomenul îi va folosi lui Phileas Fogg. În 1522, nimeni nu înțelege nimic din toate acestea. Dar un lucru e sigur, grație tenacității lui Juan Sebastian del Caño, care tocmai și-a dobândit scrisorile de înnobilare: soarele nu va mai apune în imperiul lui Carol Quintul.

CRONOLOGIE

În prezenta cronologie sunt în mod intenționat reunite evenimentele cele mai diverse din toate zonele lumii. Aceleași date se găsesc în lucrare la capitolele în care sunt în chip logic expuse faptele. Tabelul care urmează își propune doar să înlesnească cititorului înțelegerea simultaneităților.

1798 î.Hr.

1792–1750 î.Hr.

1720 î.Hr.

c. 1200 î.Hr.

Secolul al IX-lea î.Hr.

814 î.Hr.

c. 775 î. Hr.

Secolul al VII-lea î.Hr.

659–600 î.Hr.

650 î.Hr.

Secolul al VI-lea î.Hr.

558–528 î.Hr.

Secolul al V-lea î.Hr.

c. 484–420 î.Hr.

480 î.Hr.

443–429 î.Hr.

Secolul al IV-lea î.Hr.

390 î.Hr.

359–336 î.Hr.

336–323 î.Hr.

c. 330 î.Hr.

Secolul al III-lea (sfârșitul) î.Hr. Eratostene măsoară umbrele produse de soare.

Amoriții ocupă orașul Mari, în Mesopotamia.

Hammurabi, rege al Babilonului.

Străinii în Egipt (dinastia a XV-a).

Invasia Popoarelor Mării.

Indo-europenii în Orientul Apropiat.

Apariția arameenilor în Mesopotamia.

Celții în Galia.

Fenicienii întemeiază Cartagina.

Începutul colonizării grecești.

Ionienii își imaginează lumea ca un disc.

Cirus I, rege în Anzan.

Cirus I ocupă Mesopotamia.

Anaximandru din Milet constată curbura meridianului.

Celții se așază în Peninsula Iberică.

Cirus II cel Mare, rege al perșilor.

Hecateu din Milet.

Pitagoricienii își imaginează Pământul ca o sferă.

Herodot.

Salamina. Victoria grecilor asupra perșilor.

Pericle, conducător al Atenei.

Călătoriile lui Pytheas.

Jefuirea Romei de către gali.

Filip II, rege al Macedoniei.

Alexandru cel Mare, rege al Macedoniei.

Eudoxos din Knidos elaborează teoria celor două sfere.

279 î.Hr.	Jefuirea orașului Delfi de către gali.
264–241 î.Hr.	Primul Război punic.
222 î.Hr.	Expansiunea romană în Italia. Supunerea Italiei cisalpine.
219–202 î.Hr.	Al doilea Război punic. Roma e amenințată.
202 î.Hr.	Zama. Victoria romanilor asupra cartaginezilor.
Secolul al II-lea î.Hr.	Hiparh din Niceea.
	Crates din Mallos imaginează pluralitatea continentelor.
197 î.Hr.	Chinacefalos. Flamininus ocupă Macedonia.
149–146 î.Hr.	Al treilea Război punic. Cartagina e rasă de pe fața pământului.
c. 135 î.Hr.	Ctesibios inventează clepsidra cu apă.
133 î.Hr.	Roma cucerește Anatolia.
125–122 î.Hr.	Roma ocupă Galia Meridională.
107 î.Hr.	Marius Caius ocupă Tripolitania.
101 î.Hr.	Marius Caius îi învinge pe cimbri și pe teutoni la Vercellae.
64 î.Hr.	Pompeius cucerește Siria Occidentală.
63 î.Hr.	Pompeius instituie protectoratul roman asupra Iudeii.
58–52 î.Hr.	Cezar cucerește Galia.
54 î.Hr.	Cezar inițiază măsurarea zilelor în Britannia.
46 î.Hr.	Reforma calendarului făcută de Cezar.
12 î.Hr.	Împăratul August anexează Panonia.
10 î.Hr.	Facundus Novius construiește ceasul monumental de la Roma.
9 d.Hr.	Legiunile lui Varus sunt înfrânte la Teutoburg.
c. 10	Strabo scrie <i>Geografia</i> .
17	Tiberiu anexează Cappadocia.
31	Octavian anexează Egiptul.
46	Claudiu ocupă Tracia.
49	Claudiu cucerește insula Britanniei.
83	Expediția lui Agricola ajunge în Orcade.
101–107	Traian, învingător al dacilor.
c. 120	Amenajarea <i>limes</i> -ului.
c. 150	Ptolemeu concepe un sistem al lumii.
c. 200	„Scutul“ de la Dura-Europos.
224	Înscăunarea dinastiei Sasanizilor în Persia.
235	Jefuirea orașului Strasbourg de către alamanii.
293	Dioclețian divizează Imperiul roman.
311	Triburile nomade xiong-nu jefuiesc Luoyang, capitala dinastiei Jin.
325	Conciliul de la Niceea. Definirea dogmei.
378	Împăratul Valens e învins la Adrianopol de vizigoți.
407	Vandalii, suebii și alamanii trec în Galia.
410	Jefuirea Romei de către vizigoții lui Alaric I.

c. 420	Hunii ajung la Dunăre.
429	Vandalii ajung în Africa de Nord.
451	Aetius îi înfrânge pe huni în Câmpiile Catalaunice.
476	Odoacru îl înlătură pe Romulus Augustulus.
507	Clovis îi învinge pe vizigoții lui Alaric II la Vouillé.
529	Sfântul Benedict de Nurcia se retrage la mănăstirea Montecassino.
568	Lombarzii ajung în Italia.
622	Hegira. Mahomed se strămută de la Mecca la Medina.
636	Moartea lui Isidor din Sevilla.
637	Arabii ajung la Tigru.
651	Arabii sunt în Persia.
664	Arabii sunt în Tripolitania.
678	Misiunea lui Wilfrid în Friesland.
681	Arabii sunt în Mauritania.
711	Arabii intră în Spania.
716	Misiunea lui Wynfrid (Bonifaciu) în Friesland.
722	Organizarea unei biserici în Bavaria de către Bonifaciu.
732, 25 octombrie	Carol Martel îi înfrânge pe arabi lângă Poitiers.
751	Pepin cel Scurt e proclamat rege al francilor.
787	Supunerea Bavariei de către Carol cel Mare.
795	Carol cel Mare îi înfrânge pe avari.
800, 25 decembrie	Carol cel Mare e încoronat împărat.
804	Supunerea definitivă a Saxoniei de către Carol cel Mare.
819	Normanzii ajung pe Loara.
823	Misiunea arhiepiscopului Ebbon în Danemarca.
832	Norvegienii ajung în Irlanda.
842	Revolta Saxoniei împotriva francilor.
844	Normanzii ajung pe fluviul Tajo.
845	Normanzii ajung la porțile Parisului.
864	Metodiu și Chiril în Boemia și Moravia.
874	Norvegienii ajung în Islanda.
878	Alfred cel Mare îi respinge pe danezi la Edington.
885	Asediul Parisului de către normanzi.
896	Sosirea maghiarilor în Europa Centrală.
911	Rollon, conducătorul normand, primește comitatul Rouen.
955	Așezarea maghiarilor pe Dunăre.
986	Navigatori norvegieni ajung în Terra Nova.
987	Urcarea la tron a lui Hugo Capet.
c. 990	Convertirea lui Vladimir cel Mare, cneaz al Kievului.
c. 1030	Creștinarea Norvegiei.
1054	Separarea Bisericilor de la Roma și de la Constantinopol.

1058	Constituirea unui principat normand în Sicilia.
1070	Turcii ocupă Ierusalimul.
1085	Recucerirea orașului Toledo.
1094	Cid Campeador ajunge la Valencia.
1095	Conciliul de la Clermont. Papa Urban II îndeamnă la cruciadă.
1096, 21 octombrie	Cruciada populară e zdrobită în Asia Mică.
1099, 22 iulie	Cucerirea Ierusalimului de către cruciați.
Secolul al XII-lea	Introducerea busolei fără pivot în Mediterana.
1118	Recucerirea Saragosei.
1130	Constituirea regatului normand al Siciliei.
1136	Descoperirea zăcământului argintifer de la Freiberg.
c. 1140	Traducerea latină a <i>Coranului</i> la Toledo.
1145	Stăpânirea Almohazilor în Spania.
1146	Sfântul Bernard propovăduiește la Vézelay cea de-a Doua Cruciadă.
1147	Recucerirea Lisabonei.
c. 1180	Apare cârma de etambou pe navele englezești și flamande.
1187, 4 iulie	Hattin. Victorie a lui Saladin asupra creștinilor.
1187, 2 octombrie	Saladin cucerește Ierusalimul.
1190–1192	A Treia Cruciadă.
1204	A Patra Cruciadă. Cucerirea Constantinopolului.
1206	Genghis-Han, conducător al mongolilor.
c. 1210	Al-Qazwini reface calculele astronomice.
1212	Almohazii sunt înfrânți la Las Navas de Tolosa.
1224	Întemeierea Walatei, în sudul Saharei.
1227	Moartea lui Genghis-Han.
1236	Recucerirea Córdobei.
1243	Recucerirea Murciei.
1245–1247	Misiunea lui Piano del Carpini în Asia.
1247	Coordonatele stabilite de Masha Allah corectate la Paris.
1248	Recucerirea Sevillei.
1250, 6 aprilie	Ludovic cel Sfânt e învins și făcut prizonier în Egipt.
c. 1250	Revizuirea tabelor astronomice la Toledo.
1252	Emisiune de monede de aur la Genova și la Florența.
1252–1269	Prima călătorie a fraților Polo în Asia.
1253–1255	Misiunea lui Wilhelm von Ruysbroeck în Asia.
1260–1294	Kubilai-Han, împărat în China.
1261	Căderea Imperiului latin din Constantinopol.
1266	Emisiunea în Franța a primilor groși de argint.
1269	Pierre de Maricourt, <i>Despre magnetism</i> .
1271	Plecarea lui Marco Polo în Asia.
	Galera lui Nicolozzo Spinola ajunge în Flandra.
1274	Conciliul de la Lyon. Încercare de apropiere cu Bizanțul.
1279	Kubilai-Han, stăpân al Chinei. Sfârșitul dinastiei Song.
c. 1285	Lull Romón, <i>Blanquerna</i> .

c. 1290	Se instalează în Franța bimetalismul. Cel mai vechi portulan cunoscut. Crearea „Incintei galerelor“ la Rouen.
1291	Cucerirea orașului Acra de către mameluci. Frații Vivaldi ajung în Golful Guineii. Plecarea lui Monte Corvino în Asia.
1292	Începutul legăturii regulate între Genova și Anglia.
1294	Moartea lui Kubilai-Han.
1295	Întoarcerea lui Marco Polo la Veneția.
Secolul al XIV-lea (începutul)	Inventarea busolei pe pivot.
1300	Primul Jubileu la Roma.
1305	Haitton, <i>Istoria Orientului</i> .
1311–1327	Hărți ale genovezului Pietro Vesconte.
1312	Navigatori genovezi în Canare.
1312–1332	Mansa Kanko Moussa, rege în Mali.
1315	Dominicanul Guillaume Adam ajunge la Marea Roșie.
1316	Misiunea a opt dominicani în Egipt.
1318	Plecarea lui Pordenone în China.
1325–1349	Călătoria lui ibn-Batuta în Asia.
c. 1372	Elaborarea la Paris a <i>Tabelelor alfonsine</i> .
1328	Moartea la Beijing a arhiepiscopului Monte Corvino.
1330	Ambasadă franceză la Cairo. Dominicanul Etienne Raymond în Marea Roșie.
1334	Navigatori francezi în Canare.
1339	Harta lui Angelino Dulcert (Mallorca): e reprezentată Etiopia.
1341	Navigatori portughezi în Canare.
1344	Infantele Luis de la Cerda, „principe al Fortunei“.
1346	Arhiepiscopul Marignoli părăsește China. Jaume Ferrer (Mallorca) se află în Senegal.
1352–1354	Călătoria lui ibn-Batuta în Africa.
1356	Jean de Mandeville, <i>Cartea</i> .
1368	Prăbușirea stăpânirii mongole în China. Dinastia Ming.
1370	Timur Lenk (Tamerlan), rege în Transoxiana.
1374	„Incinta galerelor“ este renovată de Carol V.
1378	Dublă alegere pontificală. Marea Schismă a Occidentului.
1385, 14 august	Victoria portughezilor asupra castilienilor la Aljubarrota.
1393	Arhiepiscopul Ioan face legătura între papă și Timur Lenk.
1396	Nicopole. Victoria otomană asupra ultimei cruciade.
1399	Henric III de Castilia cucerește orașul Tetuán.
385, 14 august	Victoria portughezilor asupra castilienilor la Aljubarrota.
c. 1400	Mapamondul genovezului Francesco Becca.

- 1402** Victoria lui Timur Lenk asupra turcilor la Ankara.
Ambasadă etiopiană la Veneția.
- 1402–1405** Béthencourt și La Salle ajung în Canare.
- 1404** Ambasadă castiliană pe lângă Timur Lenk.
- 1405** Moartea lui Timur Lenk.
- 1410** Pierre d'Ailly, *Imaginea lumii*.
- 1414–1429** Regele Isaac modernizează Etiopia.
- 1416** Portughezul Gonçalgo Velho ajunge în apropierea Capului Bojador.
- 1418** Portughezul Zarco ocupă Madeira.
- c. 1420** Ambasadă etiopiene în Aragón.
- 1426** Harta venețianului Giacomo Giraldi: repere angulare.
- 1427** Navigatori portughezi ajung în Azore.
- 1428** Proiect de alianță între Aragón și Etiopia.
- 1434** Portughezul Gilianes trece de Capul Bojador.
- 1441** Ambasadă etiopiană la Conciliul din Florența.
- 1442** Primele capturi de sclavi pe coasta africană.
- 1443** Portughezul Nuño Tristam ajunge la Capul Alb.
Portughezii înființează antrepozitul de la Arguim.
- 1444** Mapamondul de la Yale: e reprezentat Vinlandul.
- 1445** Vallarte în Guineea.
- 1446** Portughezul Dinis Dias ajunge în Senegal și în regiunea fluviului Casamance.
- 1447** Jacques Coeur creează flota de galere a Franței.
Genovezul Antonio Malfante ajunge în Touat.
- 1450** Pietro Rambulo relatează călătoria în Egipt.
- c. 1450** Navigatori bretoni ajung în Terra Nova.
- 1451** Nașterea lui Cristofor Columb.
- 1451–1455** Usodimare ajunge în Guineea.
- 1453** Turcii cuceresc Constantinopolul.
- 1455, 8 ianuarie** Papa Nicolae V consfințește monopolul portughez în Africa.
- 1455** Antonio de' Noli explorează estuarul Gambiei.
- 1456** Ca da Mosto și Usodimare se întâlnesc în Golful Guineii.
Diogo Gomes explorează Gambia.
- 1458** Portughezii cuceresc Ksar es-Seghir, în Maroc.
Ca da Mosto ajunge în Insulele Capului Verde.
- 1458–1468** Mapamondul venețianului Fra Mauro.
- 1460, 13 noiembrie** Moartea lui Henric Navigatorul.
- c. 1460** Notarea sistematică a înălțimii Stelei Polare.
- 1462** Antonio de' Noli – căpitan al Insulelor Capului Verde.
- 1470** Benedetto Dei ajunge, poate, în Tombuctu.
- 1471** Portughezii cuceresc Arzila și Tanger.
- 1472** Santarem și Escobar descoperă Delta Nigerului și ating ecuatorul.
- 1474** Lopo Gonçalves explorează Gabonul.

1475	Turcii cuceresc Caffa.
c. 1475	Reluarea extracției de argint în Ungaria.
1478	Cristofor Columb se află în Madeira.
1479	Eșecul francezului Eustache de la Fosse în Golful Guineii.
1479, 4 septembrie	Tratatul de la Alcobaça: Castilia recunoaște drepturile Portugaliei.
1481	Urcarea la tron a lui João II al Portugaliei.
1482	Construirea fortăreței de la La Mine, pe Coasta de Aur.
1483	Diogo Cão explorează estuarul fluviului Congo. Ludovic XI trimite o misiune în Insulele Capului Verde. Releveele astronomice ale lui Martin Behaim, până la Capul Frio.
1485	Diogo Cão trece tropicul Capricornului. João II al Portugaliei respinge propunerile lui Columb.
1486, 20 ianuarie	Întâlnire fără rezultat între Columb și Regii Catolici.
1487	Plecarea lui Pero da Covilham în Etiopia.
1488, 16 august	Bartolomeu Dias ocolește Capul Furtunilor.
1488, decembrie	Întoarcerea lui Bartolomeu Dias la Lisabona.
1489	Columb își oferă serviciile Angliei și Franței.
1492, 2 ianuarie	Intrarea Regilor Catolici în Granada.
1492, 17 și 30 aprilie	Capitulațiile de la Santa Fé. Martin Behaim construiește la Nürnberg un glob terestru.
3 august	Columb părăsește portul Palos.
12 august–9 septembrie	Columb ajunge în Canare.
12 octombrie	Columb ajunge în insula Watling.
28 octombrie–4 decembrie	Columb ajunge în Santo Domingo.
16 decembrie	Începutul colonizării la Santo Domingo.
25 decembrie	Naufragiul navei <i>Santa Maria</i> .
1493	E creată la Sevilla <i>Casa de Contratación</i> .
16 ianuarie	Columb părăsește Santo Domingo.
17–24 februarie	Columb ajunge în Azore.
4–13 martie	Columb ajunge în Portugalia.
15 martie	Columb se întoarce la Palos.
4 mai	Bula <i>Inter Cetera</i> : demarcarea imperiilor coloniale ale Spaniei și Portugaliei.
7 iunie	Tratatul de la Tordesillas: împărțirea lumii.
25 septembrie–27 noiembrie	A doua călătorie a lui Columb spre Santo Domingo.
1494, 5 mai	Columb ajunge în Jamaica.
5 august	Întemeierea orașului Santo Domingo.
1495	Manuel I, rege al Portugaliei.

1496, 10 martie–11 iunie

1497

1497, 12 iulie

1498, 19 mai–24 august

30 mai–31 august

1499, mai

1500, 8 martie

22 aprilie–2 mai

25 august

13 septembrie

25 noiembrie

25 decembrie

1501, 9 ianuarie–26 iulie

1502, 11 mai

1503, iunie

1504, 7 noiembrie

1505

1506

1506, 20 mai

1508

1510

1511, 15 august

1512

1513

1515, 16 decembrie

1516

1518, 22 martie

1519, 10 august

1520

11 ianuarie

28 noiembrie

1521, 6 martie

1521, 16 martie

1521, 27 aprilie

1521, 6 noiembrie

1522, 13 februarie–6 septembrie

1541

A doua întoarcere a lui Columb.

Spaniolii ocupă Melilla.

Vasco da Gama părăsește Lisabona.

Vasco da Gama ajunge în Deccan.

A treia călătorie a lui Columb spre Santo Domingo.

Plecarea lui Hojeda către America de Sud.

Cabral părăsește Lisabona.

Cabral ajunge în Brazilia.

Comandorul Bobadilla ajunge la Santo Domingo.

Cabral ajunge la Calicut.

Columb, prizonier, ajunge la Cádiz.

Cabral ajunge la Cochîn.

Întoarcerea lui Cabral.

Plecarea lui Columb în cea de-a patra călătorie.

Columb eșuează în Jamaica.

Ultima întoarcere a lui Columb.

Amerigo Vespucci conduce *Casa de Contratación*.

Portughezii ocupă orașul Agadir.

Publicarea la Florența a *Scrisorii* lui Amerigo Vespucci.

Da Cunha efectuează blocada Mării Roșii.

Moartea lui Cristofor Columb la Valladolid.

Ponce de León ocupă Porto Rico.

Albuquerque cucerește Goa.

Albuquerque cucerește Malacca.

Abreu și Serrão ajung în Insulele Moluce prin vest.

Ponce de León ajunge în Florida.

Portughezii ajung în China.

Vasco Nuñez traversează istmul și ajunge în Pacific.

Magellan se află în Maroc.

Moartea lui Albuquerque în fața Strâmătorii Ormuz.

Diaz de Solis ajunge în Uruguay.

Carol Quintul își dă acordul pentru proiectul lui Magellan.

Magellan părăsește Sevilla.

Ambasadă portugheză în Etiopia.

Magellan ajunge în estuarul Rio de la Plata.

Magellan ajunge în Pacific.

Magellan se află în Insulele Mariane.

Magellan se află în Filipine.

Moartea lui Magellan la Mactan.

Carvalho ajunge în Insulele Moluce prin est.

Întoarcerea echipajului lui Magellan.

Mormântul lui Cristofor Columb la Santo Domingo.

1475	Turcii cuceresc Caffa.
c. 1475	Reluarea extracției de argint în Ungaria.
1478	Cristofor Columb se află în Madeira.
1479	Eșecul francezului Eustache de la Fosse în Golful Guineii.
1479, 4 septembrie	Tratatul de la Alcobaça: Castilia recunoaște drepturile Portugaliei.
1481	Urcarea la tron a lui João II al Portugaliei.
1482	Construirea fortăreței de la La Mine, pe Coasta de Aur.
1483	Diogo Cão explorează estuarul fluviului Congo. Ludovic XI trimite o misiune în Insulele Capului Verde. Releveele astronomice ale lui Martin Behaim, până la Capul Frio.
1485	Diogo Cão trece tropical Capricornului. João II al Portugaliei respinge propunerile lui Columb.
1486, 20 ianuarie	Întâlnire fără rezultat între Columb și Regii Catolici.
1487	Plecarea lui Pero da Covilham în Etiopia.
1488, 16 august	Bartolomeu Dias ocolește Capul Furtunilor.
1488, decembrie	Întoarcerea lui Bartolomeu Dias la Lisabona.
1489	Columb își oferă serviciile Angliei și Franței.
1492, 2 ianuarie	Intrarea Regilor Catolici în Granada.
1492, 17 și 30 aprilie	Capitulațiile de la Santa Fé. Martin Behaim construiește la Nürnberg un glob terestru.
3 august	Columb părăsește portul Palos.
12 august–9 septembrie	Columb ajunge în Canare.
12 octombrie	Columb ajunge în insula Watling.
28 octombrie–4 decembrie	Columb ajunge în Santo Domingo.
16 decembrie	Începutul colonizării la Santo Domingo.
25 decembrie	Naufragiul navei <i>Santa Maria</i> .
1493	E creată la Sevilla <i>Casa de Contratación</i> .
16 ianuarie	Columb părăsește Santo Domingo.
17–24 februarie	Columb ajunge în Azore.
4–13 martie	Columb ajunge în Portugalia.
15 martie	Columb se întoarce la Palos.
4 mai	Bula <i>Inter Cetera</i> : demarcarea imperiilor coloniale ale Spaniei și Portugaliei.
7 iunie	Tratatul de la Tordesillas: împărțirea lumii.
25 septembrie–27 noiembrie	A doua călătorie a lui Columb spre Santo Domingo.
1494, 5 mai	Columb ajunge în Jamaica.
5 august	Întemeierea orașului Santo Domingo.
1495	Manuel I, rege al Portugaliei.

1496, 10 martie–11 iunie

1497

1497, 12 iulie

1498, 19 mai–24 august

30 mai–31 august

1499, mai

1500, 8 martie

22 aprilie–2 mai

25 august

13 septembrie

25 noiembrie

25 decembrie

1501, 9 ianuarie–26 iulie

1502, 11 mai

1503, iunie

1504, 7 noiembrie

1505

1506

1506, 20 mai

1508

1510

1511, 15 august

1512

1513

1515, 16 decembrie

1516

1518, 22 martie

1519, 10 august

1520

11 ianuarie

28 noiembrie

1521, 6 martie

1521, 16 martie

1521, 27 aprilie

1521, 6 noiembrie

1522, 13 februarie–6 septembrie

1541

A doua întoarcere a lui Columb.

Spaniolii ocupă Melilla.

Vasco da Gama părăsește Lisabona.

Vasco da Gama ajunge în Deccan.

A treia călătorie a lui Columb spre Santo Domingo.

Plecarea lui Hojeda către America de Sud.

Cabral părăsește Lisabona.

Cabral ajunge în Brazilia.

Comandorul Bobadilla ajunge la Santo Domingo.

Cabral ajunge la Calicut.

Columb, prizonier, ajunge la Cádiz.

Cabral ajunge la Cochîn.

Întoarcerea lui Cabral.

Plecarea lui Columb în cea de-a patra călătorie.

Columb eșuează în Jamaica.

Ultima întoarcere a lui Columb.

Amerigo Vespucci conduce *Casa de Contratación*.

Portughezii ocupă orașul Agadir.

Publicarea la Florența a *Scrisorii* lui Amerigo Vespucci.

Da Cunha efectuează blocada Mării Roșii.

Moartea lui Cristofor Columb la Valladolid.

Ponce de León ocupă Porto Rico.

Albuquerque cucerește Goa.

Albuquerque cucerește Malacca.

Abreu și Serrão ajung în Insulele Moluce prin vest.

Ponce de León ajunge în Florida.

Portughezii ajung în China.

Vasco Nuñez traversează istmul și ajunge în Pacific.

Magellan se află în Maroc.

Moartea lui Albuquerque în fața Strâmtorii Ormuz.

Diaz de Solis ajunge în Uruguay.

Carol Quintul își dă acordul pentru proiectul lui Magellan.

Magellan părăsește Sevilla.

Ambasadă portugheză în Etiopia.

Magellan ajunge în estuarul Rio de la Plata.

Magellan ajunge în Pacific.

Magellan se află în Insulele Mariane.

Magellan se află în Filipine.

Moartea lui Magellan la Mactan.

Carvalho ajunge în Insulele Moluce prin est.

Întoarcerea echipajului lui Magellan.

Mormântul lui Cristofor Columb la Santo Domingo.

TEXTE PUBLICATE ȘI BIBLIOGRAFIE

TEXTE PUBLICATE

- AILLY (Pierre d'), *Ymago mundi*. Ed. Edmond BURON. Paris, 1930. 3 vol.
- BÉTHENCOURT (Jean de), *Le Canarien. Livre de la conquête et conversion des Canaries (1402–1422)*. Ed. Elias SERRA RAFOLS și Alejandro CIORANESCU. Las Palmas, 1960–1965. 3 vol.
- BRUNETTO LATINI, *Li livre dou Trésor*. Ed. Francis J. CARMODY, Berkeley, 1948.
- CLAVIJO. Vezi GONZALEZ.
- COLOMB (Christophe), *Œuvres complètes*. Ed. Alejandro CIORANESCU, Paris, 1961.
- *La découverte de l'Amérique. Journal de bord*. Trad. Soledad ESTORACH și Michel LEQUENNE. Paris, 1979, ed. a II-a, 1989, 2 vol.
- *The Journal*. Ed. C. JANE și L. A. VIGNERAS. Londra, 1960.
- *Les plus belles lettres de Christophe Colomb*. Ed. Marianne MAHN-LOT. Paris, 1961.
- COLOMBO (Fernando), *Le Historie*. Ed. R. CADDEO. Milano, 1930.
- *The life of the Admiral*. Ed. B. KEEN. New Brunswick, 1959.
- *Vida del Almirante*. Ed. Ramon IGLESIAS. Mexico, 1947.
- Cristoforo Colombo. Documenti et prove della sua appartenenza a Genova*. Bergamo, 1931.
- Documents relatifs au Clos des galées de Rouen et aux armées de mer du roi de France de 1293–1418*. Ed. Anne CHAZELAS. Paris, 1977, 2 vol.
- GAMA (Vasco de), *Journal of the First Voyage of Vasco de Gama*. Londra, 1898.
- GOMES (Diogo), *De la première découverte de la Guinée*, Ed. Th. MONOD, Raymond MAUNY și G. DUVAL. Bissau, 1959.
- GONZALES DE CLAVIJO (Ruy), *La route de Samarkand au temps de Tamerlan*. Ed. Lucien Kehren. Paris, 1990.
- GOSSOUIN, *Image du monde de maître Gossouin (L')*. Ed. O. H. PRIOR. Lausanne, 1913.
- Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle (Le)*. Ed. Jeanne VIELLIARD. Mâcon, ed. a IV-a, 1969.
- Guide du pèlerin de Terre Sainte au xv^e siècle (Un)*. Ed. Régine PERNOUD. Mantes, 1940.

- IBN BATTUTA, *Voyages d'Ibn Battuta. Texte arabe accompagné d'une traduction*. Ed. Charles DEFRÉMERY și B.-R. SANGUINETTI. Paris, 1969. 4 vol.
- ISIDOR DIN SEVILLA, *Etymologiarum sive originum libri XX*. Ed. Wallace Martin LINDSAY. Oxford, 1911.
- JACOBUS DA VERONA, *Liber peregrinationis*. Ed. Ugo MONNERET DE VILLARS. Roma, 1950.
- Journal and other documents of the life and voyages of Christopher Columbus*. Ed. Samuel Eliot MORISON. New York, 1963.
- LAS CASAS (Bartolomé de), *Historia de las Indias*. Ed. Augustin MILLARES CARLO. Mexico, 1951, 3 vol.
- Libro copiador de Cristobal Colon*. Ed. Antonio RUMEU DE ARMAS. Madrid, 1989, 2 vol și un album.
- MANDEVILLE (Jean de), *Mandeville's Travels*. Ed. M. LETTS. Londra, 1953, 2 vol.
- MONTE CORVINO (Giovanni de), *Lettres*, în VAN DEN WYNGAERT, *Sinica franciscana*, tom I. Florența, 1929.
- Navigation de Vasque de Gamme, chef de l'armée du roi de Portugal en l'an 1497, écrite par un gentilhomme florentin qui se trouva de retour à Lisbonne avec ladite armée*. Ed. Charles SCHEFER. Paris, 1898.
- ODERIC DE PORDENONE, *Les voyages en Asie du bienheureux Oderic de Pordenone*. Ed. Henri CORDIER. Paris, 1891.
- ORESME (Nicole), *Le livre du ciel et du monde*. Ed. Albert Douglas MENUT și Alexandre J. DENOMY. Milwaukee-Londra, 1968.
- PIANO CARPINI (Giovanni de), *Historia Mongolorum*. Ed. Dom Jean BECQUET și Louis HAMBIS. Paris, 1965.
- PIGAFETTA (Antonio), *Premier voyage autour du monde par Magellan*. Ed. Léonce PEILLARD. Paris, 1984.
- PLATON, *Œuvres complètes. Tome X. Timée. Critias*. Ed. Albert RIVAUD. Paris, 1925.
- PLINE, *Histoire naturelle. Livre V*. Ed. Jehan DESANGES. Paris, 1980. – *Livre VII*. Ed. Robert SCHILLING. Paris, 1977. – *Livre VIII*. Ed. Alfred ERNOUT. Paris, 1962.
- POLO (Marco), *Le devisement du monde*. Ed. A. C. MOULE și Paul PELLIOU. Paris, 1980.
- POLYBE, *Histoire, Livre V*. Ed. Paul PÉDECH. Paris, 1977.
- Relation des voyages à la Côte occidentale d'Afrique d'Alvise Cà da Mosto, 1455–1457*. Ed. Charles SCHEFER. Paris, 1895.
- RUBROUCK (Guillaume de), *Voyage dans l'empire mongol, 1253–1255*. Ed. Cl. și R. KLAPPER. Paris, 1985.
- STRABON, *Géographie*. Ed. Germaine AUJAC și François LASSERRE. Paris, 1969–1986, 9 vol.
- Textes et documents relatifs à l'histoire de l'Afrique. Extraits tirés des Voyages d'Ibn Battuta*. Ed. Raymond MAUNY, Vincent MONTEIL, A. DJENIDI, S. ROBERT și Jean DEVISSE. Dakar, 1966.
- Voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière, premier écuyer tranchant et conseiller de Philippe le Bon, duc de Bourgogne*. Ed. Charles SCHEFER. Paris, 1892.
- ZURARA (Gomes Eanes de), *Cronica da Guiné*. Ed. A. J. DIAS DINIZ. Lisabona, 1949.

BIBLIOGRAFIE

- ARNAUD (P.), *Imago mundi*. Paris, teză Paris-Sorbona, 1984.
- ARNAUD (P.), „L'image du globe dans le monde romain“, în *Mélanges de l'Ecole française de Rome, Antiquité*, 1984, pp. 53–116.
- Aspects internationaux de la découverte océanique aux XV^e–XVI^e siècles (Les)*. Actes du 5^e colloque international d'histoire maritime (Lisabona, 1960). Paris, 1966.
- AUJAC (Germaine), *La géographie dans le monde antique*. Paris, 1975.
- AUJAC (Germaine), *Strabon et la science de son temps*. Paris, 1966.
- BAGROW (L.), *History of cartography*. Londra, 1964.
- BALLESTEROS Y BERETTA (Antonio), *Cristobal Colon y el descubrimiento de America*. Buenos Aires, 1945.
- BALLESTEROS Y BERETTA (Antonio), (dir.), *Historia de America*. Madrid, 1945.
- BERNARD (Jacques), *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 – vers 1550)*. Paris, 1968. 3 vol.
- BLOCH (Marc), „L'or au Moyen Age“, *Revue d'Histoire économique et sociale*, V, 1933. Retipărită în *Mélanges historiques*, II, Paris, 1963, pp. 839–867.
- BOSIO (L.), *La Tabula Peutingeriana*. Bologna, 1983.
- BOURNE (E. G.), *The voyage of Columbus and of John Cabot*. New York, 1925.
- BROC (Numa), *La Géographie des philosophes*. Paris, 1975.
- BROC (Numa), *La Géographie de la Renaissance*. Paris, 1980.
- CARRÈRE (Claude), *Barcelone, centre économique, 1380–1462*. Paris–Haga, 1967, 2 vol.
- Cartes et figures de la terre*. Paris, Centrul Pompidou, 1980
- CARY (M.) și WARMINGTON (E. H.), *The Ancient Explorers*. Londra, 1929.
- CHAUNU (Pierre), *L'Amérique et les Amériques*. Paris, 1964.
- CHAUNU (Pierre), *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*. Paris, 1969. (Nouvelle Clio).
- CHAUNU (Pierre), *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*. Paris, 1969. (Nouvelle Clio).
- CLAVAL (P.), *La pensée géographique*. Paris, 1972.
- CORTESÃO (Armando), *Os descobrimentos portugueses*. Lisabona, 1960. 2 vol.
- CORTESÃO (Armando), *Teoria general dos descobrimentos portugueses no mundo*. Lisabona, 1940.
- CRONE (G.), *Mapes and their makers*. Londra, 1966.
- DAINVILLE (François de), *La géographie des humanistes*. Paris, 1940.

- DAUMAS (Maurice), dir., *Histoire générale des techniques*. Paris, 1962–1968. 3 vol.
- DELUZ (Christiane), *Le livre de Jean de Mandeville. Une „Géographie“ au XIV^e siècle*. Louvain, 1988.
- DE ROOVER (Raymond), *The rise and decline of the Medici Bank, 1397–1494*. New York, 1966.
- DESANGES (Jehan), *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*. Roma, 1978.
- DESTOMBES (Marcel), *Cartes catalanes du XIV^e siècle*. Paris, 1952.
- DESTOMBES (Marcel), *Mappemondes. A. D. 1200–1500*. Amsterdam, 1964.
- DION (Roger), *Aspects politiques de la géographie antique*. Paris, 1977.
- DILKE (O.A.W.), *Greek and Roman Maps*. Londra, 1985.
- DOUSSET (Roselène) și TAILLEMITE (Etienne), *Le Grand Livre du Pacifique*. Paris, 1976.
- DUHEM (Pierre), *Le système du monde. Histoire des doctrines cosmologiques de Platon à Copernic*. Paris, 1913–1917, 5 vol.
- Europa und der Orient. 800–1900*. Dir. Gereon SIEVERNICH și Hendrik BUDDE. Berlin, 1989.
- Europe et l'Océan au Moyen Âge (L')*. Contribution à l'histoire de la navigation. Introducere de Michel Balard. Paris, 1989. Société des Historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur.
- FALL (Y.K.), *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne. Les cartes majorquines. XIV^e–XV^e siècle*. Paris, 1982.
- FAVIER (Jean), *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Âge*. Paris, 1987; ed. română, *Aur și mirodenii. Nașterea omului de afaceri în Evul Mediu*, Ed. Artemis, București, 2001.
- GAUTIER-DALCHÉ (Patrick). *La „Descriptio Mappe Mundi“ de Hugues de Saint-Victor. Texte inédit, avec introduction et commentaire*. Paris, 1988.
- Géographie du monde au Moyen Âge et à la Renaissance*. Ed. Monique PELLETIER. Paris, 1989. (C.T.H.S., Mémoires de la section de Géographie, 15).
- GERBI (A.), *La natura delle Indie nuove*. Neapole, 1975.
- GIAFFERI (Charles) și LE GENTIL (René). *Le secret de Christophe Colomb*. Paris, 1937.
- GLÉNISSON (Jean), *Les découvertes du monde*. Paris, 1966.
- GODINHO (Vitorino M.), *A economia dos descobrimentos henriquinos*. Lisabona, 1962.
- GODINHO (Vitorino M.), *Les Grandes découverts*. Coimbra, 1953.
- GUARNIERI (G.), *Les correnti del pensiero geografico nell' Antichità classica*. Milano, 1968, 2 vol.
- GUILLEUX DE LA ROËRIE (L.), *Navires et marins. De la rame à l'hélice*. Paris, ed. a II-a, 1946. 2 vol.

- GÜNGERICH (R.), *Die Künstenbeschreibung in der griechischen Literatur*. Münster, 1950.
- HALE (J.), dir. *Renaissance Venice*. Londra, 1973.
- HEERS (Jacques), *Christophe Colomb*. Paris, 1982.
- HEERS (Jacques), *Gênes au xv^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. Paris, 1961.
- HEERS (Jacques), *Marco Polo*. Paris, 1983.
- HENNING (R.), *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorkolumbischen Entdeckungsreisen*. Leyda, 1936–1956, 4 vol.
- HEYD (W.), *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*. ed. 2, 1885–1886, 2 vol., retip., Amsterdam, 1959.
- HOCQUET (Jean-Claude), *Le sel et la fortune de Venise, vol. 2, Voiliers et commerce en Méditerranée. 1200–1650*. Lille, 1979.
- Imago et mensura mundi. Atti del IX Congresso internazionale di storia della cartografia*. Roma, 1987.
- JACOB (C.) și LESTRINGANT (Frank), *Arts et légendes d'espace. Figures du voyage et rhétorique du monde*. Paris, 1981.
- JAL (Augustin), *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes*. Paris, 1848, 2 vol..
- JAL (Augustin), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition publiée en 1848*. Publ. sub dir. lui M. MOLLAT DU JOURDIN. Paris-Haga, 1970–1989, 5 fasc. apărute până la litera G.
- JANNI (P.), *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*. Roma, 1984.
- JOLY (Fernand), *La cartographie*. Paris, 1976.
- KISH (G.), *La carte, image des civilisations*. Paris, 1980.
- KNEFELKAMP (U.), *Die Suche nach den Reich des Priesterkönigs Johannes*. Gelsenkirchen, 1986.
- KOLENDO (J.), *A la recherche de l'ambre baltique*. Varșovia, 1981.
- KUPCIC (I.), *Cartes géographiques anciennes*. Praga, 1980 și Paris, 1981.
- LANDES (David S.), *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*. Paris, 1987.
- LANE (Frederic C.), *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*. Paris, 1965.
- LANE (Frederic C.), *Venice. A Maritime Republic*. Baltimore–Londra, 1973.
- LANE (Frederic C.), *Venise and History*. Baltimore, 1966.
- LANE (Frederic C.), *Venitian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore, 1933.
- LA RONCIÈRE (Charles de), *Histoire de la découverte de l'Afrique au Moyen Âge*. Cairo, 1924–1925. 2 vol.
- LA RONCIÈRE (Charles de), *Histoire de la Marine française*. Paris, 1909–1920. 5 vol.

- LA RONCIÈRE (Monique de), și MOLLAT DU JOURDIN (Michel), *Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*. Paris, 1984.
- LEFEBVRE DES NOËTTES (Richard), *De la marine antique à la marine moderne. La révolution du gouvernail. Contribution à l'étude de l'esclavage*. Paris, 1935.
- LEITE (Duarte), *Historia dos Descobrimentos*. Ed. V.M. GODINHO. Lisabona, 1959–1962. 2 vol.
- LOMBARD (Maurice), *Les métaux dans l'ancien monde du V^e au XI^e siècle*. Paris, 1974.
- MADARIAGA (Salvador de), *Christophe Colomb*. Paris, 1952.
- MAHN-LOT (Marianne), *Christophe Colomb*. Paris, 1960.
- MAHN-LOT, *La Découverte de l'Amérique*. Paris, 1970.
- MALOWIST (Marian), *Croissance et régression en Europe. XIV^e–XVII^e siècles*. Paris, 1972.
- MANCA (C.), *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*. Milano, 1966.
- MANZANO (Juan), *Colon y su secreto*. Madrid, 1970.
- MANZANO (Juan), *Siete años decisivos de la vida de Cristobal Colon. 1484–1492*. Madrid, 1964.
- MAUNY (R.), *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)*. Lisabona, 1960.
- Méditerranée et Océan Indien. 6^e colloque international d'histoire maritime*. Venetia, 1962.
- MIQUEL (André), *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*. Paris–Haga, 1973–1980, 3 vol.
- MOLLAT (Michel), *Aspects internationaux de la découverte océanique aux XV^e et XVI^e siècles*. Paris, 1966.
- MOLLAT (Michel), *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*. Paris, 1952.
- MOLLAT (Michel), *Les explorateurs du XIII^e au XVI^e siècle. Premiers regards sur des mondes nouveaux*. Paris, 1984.
- MOLLAT (Michel), *Les grandes voies maritimes dans le monde. XV^e–XVI^e siècle*. Paris, 1965.
- MOLLAT (Michel), *Grands voyages et connaissance du monde du milieu du XIII^e siècle à la fin du XV^e*. Paris, 1966–1969. 2 fasc.
- MOLLAT, *Jacques Cœur ou l'esprit d'entreprise*. Paris, 1988.
- MOLLAT, *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVII^e siècle*. Paris, 1957.
- MOLLAT (Michel), *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique. IX^e–XVI^e siècle*. Paris, 1983.

- MORACCHINI-MAZEL (Geneviève) și BOINARD (R.), *La Corse selon Ptolémée. Une carte marine révélée par le réseau des feux de signalisation et par les ruines du monachisme primitif*, Bastia, 1989. (Cahier Corsica, 128–129–130).
- MORISON (Samuel Eliot). *Christophe Colomb, amiral de la mer Océane*. Trad. René Guyonnet. Paris, 1958.
- MORISON (Samuel Eliot). *Christopher Columbus mariner*. Londra, 1956.
- NEWTON (R.), *The crime of Claudius Ptolemaeus*. Baltimore, 1977.
- NEWTON (R.), *Medieval cronicles and the rotation of the earth*. Baltimore, 1972.
- NICOLET (Claude), *L'inventaire du monde. Géographie et politique aux origines de l'Empire romain*. Paris, 1988.
- NUÑES DIAS (Manuel), *O capitalismo monarquico portugues (1415–1549)*. Coimbra, 1963–1964. 2 vol.
- NUNN (George E.), *The geographical conceptions of Columbus*. New York, 1924.
- O'GORMAN (Edmundo), *La invencion de America*. Mexico, 1958.
- OLSCHKI (Leonardo), *L'Asia di Marco Polo*. Florența, 1957.
- PASTOR (Julio Rey), *La ciencia y la tecnica en el descubrimiento de America*. Buenos Aires, 1942.
- PEDECH (Paul), *La geographie des Grecs*. Paris, 1976.
- PERES (Damião), *Historia dos descobrimentos portugueses*. Coimbra, ed. a II-a, 1960.
- PINCHEMEL (Philippe), *Le vocabulaire historique et épistémologique de la géographie*. Paris, 1982. (Documents pour l'histoire du vocabulaire scientifique, 3).
- PIRENNE (Henri), *Mahomet et Charlemagne*. Bruxelles, 1937.
- POHL (F. J.), *La découverte de l'Amérique par les Vikings*. Trad. fr., Paris, 1954.
- POULLE (Emmanuel). *Un constructeur d'instruments astronomiques au XV^e siècle. Jean Fusoris*. Paris, 1963.
- POULLE (Emmanuel), „Les Tables alphonsines et Alphonse X de Castille“, în *Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Comptes rendus*, 1987, pp. 82–102.
- PRONTERA (F.), *Geografia e geografi nel mondo antico. Guida storica e critica*. Bari, 1983.
- RANDLES (W. G. L.), *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation épistémologique rapide. 1480–1520*. Paris, 1980. (Cahiers des Annales, 38).
- RICHARD (Jean), *La Papauté et les missions d'Orient au Moyen Âge*. Roma–Paris, 1977.
- ROSSIER (P.), *Les cartes géographiques et leur histoire*. Alençon, 1954.
- Route de Poste (Une). La route d'Espagne. Catalogue de l'exposition au Musée postal*. Paris, 1977.
- ROUX (Jean-Paul), *Les explorateurs au Moyen Âge*. Paris, 1985.
- SARTON (George), *Introduction to the history of the science*. Washington, 1927–1947. 5 vol.

SAUER (C.O.). *The Early Spanish Main*. Berkeley, 1966.

SITWELL (N. H.), *The world the Romans knew*. Londra, 1984.

SKELTON (R. A.), MARSTON (T. E.) și PAINTER (G. D.), *The Vinland Map and the Tartar Relation*. Princeton-Londra, 1965.

TAILLEMITE (Etienne), *Dictionnaire des marins français*. Paris, 1982.

TATERSALL (J.), „Terra incognita. Allusions aux extrêmes limites du monde dans les anciens textes français“, în *Cahiers de civilisation médiévale*, 24, 1981, pp. 247–255.

TAVIANI (P. E.). *Christophe Colomb. Genèse de la grande découverte*. Trad. B. M. Festa și A. și P. Oliver. Paris, 1982.

VERLINDEN (Charles), *L'esclavage dans l'Europe médiévale*. Bruges–Gent 1955–1977. 2 vol.

VIDAL-NAQUET (Pierre), „L'Atlantide et les nations“, în *La démocratie grecque vue d'ailleurs*. Paris, 1990.

WRIGHT (J. K.), *The geographical Lore of the time of Crusades. A study in the history of Medieval science and tradition in Western Europe*. New York, ed. a II-a, 1965.

ZORZA (A.), *Marco Polo*. Paris, 1983.

INDEX

- Aachen (Germania): 77, 118.
ABAGHA (ilkhan al Persiei): 159.
ABD AL-RAHMĀN: 75.
Abisinia. V. Etiopia.
ABREU (Antonio de): 422.
ABU BAKR: 74.
ABU EL HASAN: 297.
ABU INAN: 297, 302.
ABUL HASAN Ali: 200.
ABU-MASHAR (astronom): 199, 200.
Acra: 110, 125, 129, 138, 142, 155, 218.
Actium (Grecia): 34.
ADAM (Guillaume): 144, 155.
ADÉLARD DIN BATH: 185.
Aden (Yemen): 74, 144, 155, 200, 295, 311, 417.
ADENET LE ROI: 156.
Adige (fluviu, Italia): 46, 274.
Adrar des Iforas (Mali): 291, 294.
ADRIAN, împărat: 35.
AELIUS GALLUS: 46.
AETIUS: 71, 72.
Agades (Niger): 294.
AGAMEMNON: 54.
AGATHARCHIDES DIN KNIDOS: 88.
Agde (Hérault): 25, 286.
Agen (Lot-et-Garonne): 66.
AGRICOLA (Cnaeus Iulius): 44, 51.
Agrigento (Italia): 21.
AGRIPPA (Marcus): 51, 55, 57, 58, 215.
AHILE: 56.
Aigues-Mortes (Gard): 286.
AILLY (Pierre d'): 195-196, 198, 201, 211, 213, 338, 346.
Aïr (Niger): 291, 302.
Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône): 65, 66.
ALAIN (Yvon): 273.
ALARIC I: 70, 71.
Alaska (Statele Unite): 20.
AL-BATTANI (zis ALBATEGNIUS): 199.
ALBUINI (Ghirardo): 159.
ALBUQUERQUE (Afonso de): 312, 422.
Alcașer Seguer (Maroc): 331.
Alcala de Henares (Spania): 350.
ALCIBIADE: 28.
ALCUIN: 89.
Alep (Siria): 109, 110, 172.
Alexandria (Egipt): 29, 46, 48, 64, 94, 138, 150, 167, 171.
Alexandria Extremă (URSS): 29.
ALEXANDRU III CEL MARE, rege al Macedoniei: 13, 24, 28–30, 32, 45, 47, 49, 52, 63, 65, 149, 150.
ALEXANDRU VI BORGIA, papă: 386.
ALEXANDRU NEVSKI (prinț de Novgorod și Vladimir): 128.
ALEXOS I COMNEN, împărat bizantin: 105, 108.
AL-FARGHĀNĪ (zis ALFRAGAN): 199.
ALFONS I, rege al Aragonului: 106.
ALFONS V, rege al Portugaliei: 157, 307, 308, 333, 345.
ALFONS VI, rege al Castiliei: 106.

- ALFONS X, rege al Castiliei: 200, 215.
 ALFRED CEL MARE (Sfânt), rege al Northumbriei: 79.
 Algeria: 34.
 ALI (ginere și văr al lui Mahomed): 74.
 Aljubarrota (Portugalia): 322.
 AL-KHĀREZMĪ: 124.
 AL-MAJRITI: 199.
 AL MANSUR, calif: 197.
 Alpi (munți): 31, 34, 43, 46, 60, 64, 71, 76.
 AL-QAZWINI: 186, 188, 199, 295.
 Altai: 62, 172.
 Altamira (Spania): 18.
 ALVARES (Francisco): 312.
 AMBROZIE (Sfânt): 213.
 AMDE TSION, împărat al Etiopiei: 304.
 Amu-Daria (fluviu): 172.
 Amur (fluviu): 125.
 AMPURIAS (conte de): 261.
 Anatolia (Turcia): 20, 21, 24, 32, 125.
 ANAXIMANDRU DIN MILET: 57.
 Ancyra (Turcia): 38.
 Andaluzia (Spania): 314.
 ANDREI (prinț de Novgorod și Vladimir): 128.
 Angers (Maine-et-Loire): 99.
 Anglia: 34, 35, 65, 77, 79, 87, 88, 90, 105, 106, 168, 177, 239, 251, 278, 285, 287, 350, 414. V. și Marea Britanie.
 Angoulême (Charente): 99, 103.
 Anjou (comitat de): 77, 96, 106.
 Ankara (Turcia): 129, 153. V. și Ancyra.
 ANNA de KIEV, regină a Franței: 92.
 Antibes (Alpes-Maritimes): 25, 274.
 Antile: 172, 214, 270.
 ANTIOH III, rege seleucid: 32.
 Antiohia (Turcia): 45, 64, 97, 109, 121, 138, 171.
 ANTON (Sfânt): 116.
 ANTONIU (Marcus Antonius): 34.
 APOLODOR DIN ARTEMIT: 16.
 Aquitania: 71, 75, 98, 285.
 Arabia: 17, 35, 38, 45, 63, 74, 171, 172, 173.
 Aragón (Spania): 106, 107, 109.
 Aral (mare): 63, 74, 150.
 ARANA (Beatriz Enriquez): 351.
 ARANA (Diego): 381.
 ARANA (Pedro): 351, 355.
 Ararat (munte): 222.
 ARCULF: 94.
 ARGHUN (han): 139.
 Arguim (insule, Mauritania): 333.
 ARHIMEDE: 11.
 Ariège: 170.
 ARISTOTEL: 12, 47, 50, 51, 123, 124, 186, 192, 200, 344, 346.
 Arles (Bouches-du-Rhône): 38, 102, 275.
 Armenia: 35, 63, 114, 172.
 ARNULF (rege carolingian): 79.
 Arras (Pas-de-Calais): 65.
 ARTHEMIODOR DIN EFES: 58.
 ARTHUR (rege): 151, 213.
 ASCELIN DIN CREMONA (dominican): 135.
 Assuan (Egipt): 171.
 ASSUR BAN APLI (ASSURBANIPAL), rege al Asiriei: 24.
 Asturia (Spania): 106.
 ATAULF (rege al vizigoților): 70, 71.
 Atena (Grecia): 21, 24, 25, 28, 31, 53, 190, 253.
 Atlantida: 191, 192.
 ATILA: 70, 71, 72.
 Audierne (Finistère): 254.
 AUGUST, împărat roman: 34, 40, 51, 53, 55.
 AUGUSTIN (Sfânt): 187.
 AUGUSTIN DE CANTERBURY (Sfânt): 87.
 Aunis: 274, 277.
 Aurillac (Cantal): 99.
 Austrasia: 73, 76, 88, 90.
 Austria: 181.
 Autun (Saône-et-Loire): 38, 75, 99.
 Auvergne: 114.
 Avallon (Yonne): 99.
 AVEIRO (João Afonso d'): 336.
 AVERROES: 124, 200, 344.
 AVICENNA: 124, 200.

- Avignon (Vaucluse): 97, 145.
 Awlil (Mauritania): 292.
 Azemmour (Maroc): 205.
 Azore (insule, Portugalia): 84.
 Azov (mare): 25, 56, 57, 73.
 Babilon: 17, 20, 29, 35.
 BACON (Roger): 137.
 Bactriana (Afghanistan): 46.
 Baffin (golf): 83, 265.
 Bagdad (Iraq): 109, 128, 139, 148.
 Bahamas (insule): 371.
 Bahrain: 64.
 BAI AZID I, sultan otoman: 111, 129, 153.
 BAÎDA MARIAM, împărat al Etiopiei: 310.
 BAIDJU (guvernator mongol): 135, 136.
 Baikal (lac): 63, 125, 150.
 BALBOA (Vasco Nuñez de): 423.
 Balcani (munți): 72.
 BALDAIA (Afonso Gonçalves): 324.
 Baleare (insule): 21, 30, 107.
 Balhaș (lac): 63, 138, 145.
 Baltică (mare): 56, 66, 70, 77, 78, 91, 92, 105.
 Bambuk (Sudan): 292.
 Banat: 38.
 BARBARIGO (Andrea): 326.
 BARBOSA (Diego): 425.
 BARBOSA (Duarte): 425.
 Barcelona (Spania): 123, 124, 284, 386.
 Bari (Italia): 97.
 BARTHOLOMEW ENGLEZUL: 195.
 BARTOLOMEU (Sfânt): 148, 192.
 Basarabia (URSS): 38.
 BASSEGIO (Alvise di Francesco): 273.
 BAUDOUIN I DE BOULOGNE, rege al Ierusalimului: 108, 109.
 BAUDOUIN IX, conte de Flandra, împărat latin al Orientului: 110.
 Bavaria: 46, 73, 77, 88, 89, 122.
 Bayeux (Calvados): 82.
 Bayonne (Pyrénées-Atlantiques): 98.
 BEATUS (călugăr): 220.
 Beaujolais: 181.
 Beauvais (Oise): 65.
 BECCA (Francesco): 229.
 BECCARIO (Battista): 226, 230.
 BEDA VENERABILUL (Sfânt): 190, 239.
 BEHAIM (Martin): 202, 232, 336–337, 346.
 BELA I, rege al Ungariei: 91.
 BELIZARIE: 71.
 BELLANDI (Simone di Andrea): 229.
 BELLİ (Zuan de): 273.
 Belucistan: 30.
 Benevento (Italia): 193.
 Bengal (India): 148.
 BENEDICT (Sfânt): 93, 117, 147.
 BENEDICT XII, papă: 156, 160.
 Bergen (Norvegia): 83, 177, 253, 257.
 Bering (strâmtoare): 20.
 Berlin (Germania): 114.
 BERNARD (Sfânt): 109.
 BERNEVAL (Bertin de): 320.
 Berre (Bouches-du-Rhône): 279.
 BERRY (Jean, duce de): 180, 306.
 BÉTHENCOURT (Jean de): 250, 318, 356.
 BÉTHENCOURT (Maciot de): 321–322.
 Betleem (Iordania): 94, 106.
 Bilbao (Spania): 98, 275.
 Birka (Suedia): 78.
 Bizanț: 38, 61, 78, 91, 92, 105, 109, 114, 118, 119, 125, 137, 142, 147. V. și Constantinopol.
 Blois (comitat de): 77, 106.
 BOBADILLA (Francisco de): 406.
 Boccanegra (Ambrogio): 235.
 Boemia (Cehoslovacia): 65, 66, 89, 90, 91, 92, 173.
 BOETIUS: 123, 185.
 BOHÉMOND I, prinț al Antiohiei: 105, 108.
 Bojador (cap, Sahara Occidentală): 13, 268, 324.
 Bologna (Italia): 64, 65.
 Bona Vista (Insulele Capului Verde): 329.
 BONIFACIU (Sfânt): 88–89.
 BONIFACIU VIII, papă: 96, 129.
 BONIFACIU IX, papă: 152.
 BONITUS: 67.

- Bonn (Germania): 35.
 Bonneval (Eure-et Loir): 217.
 Bordeaux (Gironde): 94, 98, 103, 253, 274.
 Borneo: 138.
 Bosfor: 33, 125, 138, 257.
 BOUCICAUT (mareșal): 111.
 Bouda (Algeria): 294.
 Boulay (Indre-et-Loire): 217.
 BOUNDELMONTI (Cristofano): 227.
 Bourges (Cher): 99.
 Bourgneuf (Loire-Atlantique): 177, 280.
 BRAQUEMONT (Robert): 319.
 Bréhat (Côtes-du-Nord): 84.
 Bremen (Germania): 89.
 BRENDAN (Sfânt): 190, 192, 213.
 Brazilia: 420, 427.
 Brest (Finistère): 254.
 Bretagne: 165, 179, 251.
 Britannia: 34, 35, 40, 44, 45, 50, 59.
 Brioude (Haute-Loire): 99.
 Brissarthe (Maine-et-Loire): 82.
 Bristol (Marea Britanie): 84.
 Bruges (Belgia): 114, 257, 277.
 Budapesta (Ungaria): 38.
 Buhara (URSS): 79, 129.
 Bulgaria: 92, 108.
 Burgos (Spania): 98, 106.
 Burgundia: 43, 71, 82, 99.
 BURIDAN (Jean): 43.
 Byblos (Siria): 21, 29.
 CABOT (John): 84, 399, 433.
 CABRAL (Pero Alvares): 402–403, 417–421.
 CA DA MOSTO (Alvise da): 205, 210, 261, 271, 287, 325–330.
 Cádiz (Spania): 319, 339, 389, 390, 398, 407. V. și Gades.
 Caffa: 162, 210.
 Cahors (Lot): 99, 186.
 Cairo (Egipt): 110, 123, 291.
 Calabria (Italia): 105, 173.
 Calaminia (sau Calaminica, India): 149.
 Calcidică (peninsulă, Grecia): 28.
 Calicut (India): 142, 311.
 CALIGULA: 34.
 CAMBISE II, rege al Persiei: 24.
 CAMPO (Sebastian de): 423.
 CAMPOREA (Jacopo): 162.
 Canare (insule, Spania): 49, 190, 270, 318–322.
 Cannes (bătălia de la): 31.
 CAÑO (Juan Sebastian del, zis El): 432.
 Cantabria (Spania): 106.
 Canterbury (Marea Britanie): 87.
 CÃO (Diogo): 207, 233, 271, 336, 348.
 Cappadocia: 20, 29, 34, 38, 75.
 Capsa (Tunisia): 33.
 Capua (Italia): 31.
 Carcassone (Aude): 75.
 Carintia (Austria): 89, 165.
 CAROL CEL GROS, împărat: 79.
 CAROL CEL MARE: 72, 75, 76, 77, 79, 88, 89, 91, 103, 106, 122, 168, 177, 215.
 CAROL MARTEL: 75.
 CAROL CEL PLEȘUV, împărat: 77, 96.
 CAROL III CEL SIMPLU, rege al Franței: 82.
 CAROL V, rege al Franței: 229, 235, 285, 300.
 CAROL VI, rege al Franței: 319.
 CAROL VII, rege al Franței: 180, 245, 272, 285.
 CAROL VIII, rege al Franței: 352, 406.
 CAROL QUINTUL, împărat: 406, 425, 432.
 Carpați (munți): 34, 38, 170.
 Carrion de los Condes (Spania): 102.
 Cartagena (Spania): 30, 38.
 Cartagina (Tunisia): 21, 30–32, 33, 42, 72, 75, 78, 253.
 Cartaginezi: 28, 30, 31.
 CARVALHO (João): 431.
 Casamance (Senegal): 325.
 Caspică (mare): 24, 29, 35, 52, 56, 63, 73, 128, 138, 142.
 CASIODOR: 55, 185, 208.
 CASTANHIDA (João da): 384.
 Castañola (Spania): 103.
 Castilia (Spania): 106, 107, 109.
 Cașmir: 74.
 Catalonia (Spania): 77, 106, 173.

- CATHALA DE SÉVERAC (Jourdain): 155, 162, 210, 305.
 CATO: 33.
 CATTANEO (Francesco): 389.
 CATTANEO (Paride): 280.
 Caucaz: 45, 57, 60, 63, 74, 172.
 Caux (regiune): 179.
 CENTURIONE (Federigo și Filippo): 341.
 CENTURIONE (Luigi): 342.
 CENTURIONE (familia): 341, 357.
 CERDA (Luis de la), infante al Spaniei, „principe al Fortunei”: 317, 356.
 Cerdagne: 390.
 Cesareea (Israel): 219.
 Ceuta (Maroc): 199, 323.
 CEZAR (Sfânt): 117.
 CEZAR: 33, 35, 40, 44, 45, 47, 48, 58, 66, 210.
 Ceylon: 49, 144, 189.
 Chalcis (Grecia): 25.
 Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire): 38.
 Chamalières (Puy-de-Dôme): 93.
 Champagne: 99, 177.
 Charroux (Vienne): 99.
 Chartres (Eure-et-Loir): 82, 96, 119.
 Chartreuse (Isère): 95, 117.
 Château-Gaillard (Eure): 122.
 Châteauroux (Indre): 99.
 Châtellerault (Vienne): 217.
 Châtre (La) (Indre): 99.
 Cherson (Crimeea): 25.
 Chiapa (Mexique): 345.
 CHILDERIC I, rege al francilor: 70, 71.
 China: 62, 72, 125, 128, 138, 345.
 Chinocefalos (bătălia de la): 32.
 Chios (insulă, Grecia): 242.
 CHIRIL (Sfânt): 91, 92.
 CHRÉTIEN DE TROYES: 213.
 CHRISTIAN II, rege al Danemarcei: 157.
 CHRISTOPHE III DE BAVARIA, rege al Danemarcei: 157.
 CID CAMPEADOR: 106.
 CIN (dinastie): 62.
 Cipangu: 204, 212, 224, 345, 348, 363, 373.
 Cipru: 17, 21, 33, 110, 138.
 CIRUS II CEL MARE, rege al Persiei: 24.
 Cîteaux: 117, 132.
 Civitavecchia (Italia): 282.
 CLAUDIU, împărat: 34.
 CLEMENT V, papă: 155, 158, 161.
 CLEMENT VI, papă: 317.
 CLEMENT VII, papă: 179.
 CLEOPATRA: 30, 34.
 Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme): 99, 107.
 CLOTILDA, regină a francilor: 74.
 CLOVIS, rege al francilor: 70, 71, 74.
 Cloyes (Eure-et-Loir): 217.
 Cluny: 96, 99, 106, 132, 175.
 COELHO (Nicolau): 402.
 COEUR (Jacques): 180, 245, 276, 286.
 Colhida: 57, 172.
 Collioure (Pyrénées-Orientales): 286.
 Coloanele lui Hercule: 30, 33, 43, 44, 50, 51, 52, 190, 212.
 COLOMBAN (Sfânt): 88, 116, 117.
 COLUMB (Bartolomeo): 343, 352, 360, 395.
 COLUMB (Cristofor): 11, 12, 13, 40, 47, 54, 60, 84, 107, 149, 196, 198, 201, 202, 211, 213, 222, 232, 259, 262, 270–272, 277, 338, 339–361, 362–388, 389, 390–410.
 COLUMB (Diego): 343, 408.
 COLUMB (Domenico): 340.
 COLUMB (Fernando): 340, 344, 363.
 COLUMB (Giovanni): 340.
 Concarneau (Finistère): 274.
 Congo (regat, Zair): 57.
 Congo (fluviu): 207.
 Conques (Aveyron): 97, 99, 119.
 Conquet (Le) (Finistère): 254.
 CONSTANTIN I CEL MARE, împărat: 67, 94, 97.
 Constantinopol (azi Istanbul, Turcia): 38, 62, 63, 67, 71, 72, 75, 87, 90, 92, 94, 97, 98, 107, 110, 117, 138, 142, 150.
 CONSTANTINUS II, împărat: 70.
 Corbigny (Nièvre): 93.

- Córdoba (Spania): 107, 123, 199, 294, 350, 353, 386, 390.
 Coreea: 128.
 Corint (Grecia): 25, 32.
 Cornwall (Marea Britanie): 30.
 Coromandel (coastă, India): 148.
 Corsica: 30, 31, 61.
 CORTE REAL (Vaz): 84.
 COSMAS INDICOPLEUSTES (călugăr): 149, 162, 192.
 Cosne (Nièvre): 181.
 Cotentin: 82, 93, 105.
 COULLON LE VIEUX (amiral): 342.
 COVILHAM (Pero da): 311.
 Cracovia (Polonia): 73, 111.
 CRATES DIN MALLOS: 47, 53, 54.
 CRESQUES (Abraham): 300.
 CRESQUES (familia): 229.
 Creta (Grecia): 17, 20, 21, 33, 94.
 Crimeea (URSS): 21, 70, 73.
 CRITIAS: 190, 214.
 CTESIAS: 186.
 CTESIBIOS DIN ALEXANDRIA: 40.
 Ctesifon (Iraq): 74.
 Cuba: 353, 373, 374, 394.
 Cunault (Maine-et-Loire): 96.
 CUNHA (Tristao da): 422.
 CUSANUS (Nicolaus): 157.
 Częstochowa (Polonia): 96.
 Dacia: 34, 35, 38, 67.
 Dalmația: 110.
 Damasc (Siria): 94, 109.
 Damietta (Egipt): 110, 111.
 Damme (Belgia): 246.
 DANDOLO (Enrico): 169.
 DANDOLO (Francesco): 228.
 Danemarca: 72, 78, 89.
 DANIEL DE MORLEY: 200.
 DANTE ALIGHIERI: 196, 283.
 Dardanele: 29, 33, 57.
 DARIUS I, rege al Persiei: 24.
 DARIUS III, rege al Persiei: 28, 29.
 Darmouth (Marea Britanie): 274.
 DATINI (Francesco di Marco): 229, 273.
 Dauphiné: 99.
 DAVID I, împărat al Etiopiei: 307.
 DAVID II, împărat al Etiopiei: 312.
 DAY (John): 84, 210.
 Deccan (India): 172, 417.
 Decumate (Câmpuri): 34, 35, 67.
 DEI (Benedetto): 304.
 Delfi (Grecia): 65.
 Delos (Gecia): 28.
 DEMOSTENE: 28.
 DENIS (Sfânt): 96.
 Derbyshire (Mare Britanie): 213.
 DESFORD (John): 273.
 Devon (Marea Britanie): 180.
 DEZA (Diego): 351.
 DIAS (Bartolomeu): 233, 252, 311, 337, 338, 385, 402, 420.
 DIAS (Diogo): 402.
 DICEARC: 48.
 Dieppe (Seine-Maritime): 253.
 Dinan (Côte-d'Armor): 254.
 Dinant (Belgia): 77.
 DIOCLEȚIAN, împărat: 67.
 DJAGHATAI, prinț mongol: 129.
 Djenné (Mali): 292.
 Djerba (Tunisia): 315.
 Djouf (Mauritania): 292, 298.
 Don (fluviu): 63, 64, 91, 138. V. și Thanais.
 DORIA (Francesco): 389.
 DORIA (Hilario): 97.
 DORIA (Luigi): 358.
 DORIA (Oberto): 315.
 DORIA (Tedisio): 315.
 Dourdan (Essonne): 122.
 DUARTE, rege al Portugaliei: 287.
 Duero (fluviu, Spania): 75.
 Dublin (Irlanda): 79.
 DULCERT (Angelino): 151, 156, 228.
 DULMO: 349.
 Dunărea (fluviu): 20, 24, 34, 35, 38, 46, 56, 57, 63, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 88, 89, 107, 129, 229.
 Dura-Europos (Siria): 51, 56, 57, 234, 245.
 DURAND (Guillaume): 155.

- Durazzo (Albania): 105.
 Duurstede (Olanda): 77.
 EBBON DE REIMS, arhiepiscop: 89.
 Ebru (fluviu, Spania): 31, 75, 104.
 Ebstorf (Germania): 149, 195, 222.
 Echmiadzin (URSS): 172
 Edessa: 109.
 Edington (Marea Britanie): 79.
 EDUARD I, rege al Angliei: 79, 133, 180.
 EGINHARD: 209.
 Egipt: 17, 20, 21, 30, 34, 40, 44, 46, 48, 50,
 52, 58, 74, 94, 105, 110, 114, 115, 149.
 Elba (fluviu): 64, 73, 89, 91.
 Elbing (Polonia): 239.
 ELDJIGIDEI, guvernator mongol: 136.
 Eleea (Italia): 25.
 ELEONORA DE AQUITANIA: 109.
 Ellesmere (Țara lui) (Canada): 82, 83.
 Enisei (fluviu, URSS): 62, 125, 150.
 Epir: 28.
 ERATOSTENE: 42, 43, 48, 49, 50, 53, 57, 58,
 192, 201.
 Erfurt (Germania): 88.
 ERIK CEL ROȘU: 82, 83, 90.
 ERIKSSON (Leif): 83, 90.
 ESCHIL: 191.
 ESCOBAR (Pero): 333.
 ESDRAS: 212.
 ETHELBERT, rege al Kentului: 87.
 Etiopia: 13, 46, 74, 144, 155, 156, 305,
 306–309, 417.
 EUCLID: 124, 199.
 EUDOXOS DIN CIZIC: 44, 47, 52.
 EUDOXOS DIN KNIDOS: 47, 52.
 EUGENIU IV, papă: 321.
 Eufrat (fluviu): 20, 188.
 EUTHYMENE, navigator marsiliez: 43.
 Exter (Marea Britanie): 274.
 Extremadura (Spania): 31.
 FACUNDUS NOVIUS: 40.
 FALEIRO (Ruy): 425.
 Farfa (Italia): 175.
 FERDINAND II CATOLICUL, rege (de
 Aragon): 350, 355, 356, 386, 410. V. și
 REGII CATOLICI.
 FERDINAND III, rege al Castiliei: 107.
 FERNANDES (Alvaro): 325.
 Fernandina (insulă): 373.
 Feroe (insule, Danemarca): 82, 84, 90, 209,
 342.
 FERRER (Jaume): 324.
 Fès (Maroc): 205, 292, 301.
 FIESCHI (Gregorio): 280.
 FIESCHI (Sinibaldo): 132.
 Figeac (Lot): 99.
 FILARETE (Antonio di Pietro Averlino,
 zis): 309.
 FILIP II AUGUST, rege al Franței: 110, 122.
 FILIP II, rege al Macedoniei: 24, 28.
 FILIP IV CEL FRUMOS, rege al Franței: 111,
 132, 133, 170, 174, 235, 285.
 FILIP V, rege al Macedoniei: 32.:
 FILIP VI DE VALOIS, rege al Franței: 155,
 156, 236.
 FILIP CEL ÎNDRĂZNET, rege al Franței: 170.
 FLAMINIUS: 32.
 Flandre: 108, 177, 239, 285.
 Florența (Italia): 170, 245.
 Foccea (Turcia): 25.
 FONSECA (Juan Rodriguez de): 390, 425.
 Formentera (Baleare, Spania): 243.
 FORTUNAT: 46, 94, 95.
 Fos (Bouches-du-Rhône): 76.
 FOULQUE NERRA, conte de Anjou: 95.
 Foy (Sfântă): 97, 99, 102. V. și Conques.
 Francia de Est: 77.
 Francia de Vest: 77, 82.
 FRANCISC I, rege al Franței: 213.
 FRANCISC DIN ASSISI (Sfânt): 97, 132, 134.
 FRANÇOIS DIN TABRIZ (dominican): 152.
 Franconia: 64, 65.
 Franța: 75, 92, 96, 98, 99, 106, 109, 350.
 FRASSINETO (Luigi): 273.
 FREDERIC II DE HOHENSTAUFEN, împărat:
 110, 125, 132.

- FREDERIC IV DE HABSBURG, duce de Austria: 181.
 Freiberg (Germania): 165.
 Freising (Germania): 88.
 FRESCOBALDI (familia): 180.
 Friesland: 77, 79, 88, 89.
 Frigia (Turcia): 29, 44.
 Friuli (Italia): 46.
 FROISSART (Jean): 251.
 Fuerteventura (Canare, Spania): 230, 390.
 FUGGER (Jacob): 165, 181.
 Fulda (Germania): 88.
 FUSORIS (Jean): 198.
 Gabes (Tunisia): 294.
 Gades (azi Cádiz, Spania): 21, 30, 52, 263, 277.
 Galatia: 65.
 GALENUS: 124.
 Galia: 25, 33, 45, 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 75, 76, 78, 87, 88.
 Galia Cisalpină: 65.
 Galia Transalpină: 33, 65.
 Galicia (Spania): 103, 104, 106, 114.
 GALILEI: 39, 40.
 GALLA PLACIDIA: 71.
 GAMA (Paolo de): 411.
 GAMA (Vasco da): 12, 13, 54, 142, 205, 231, 252, 313, 407, 411–416, 422.
 Gambia (fluviu): 207.
 Gange (fluviu): 129, 188.
 Gao (Mali): 171, 292, 301.
 Gardar (Groenlanda): 90.
 Gargano (Italia): 96, 105.
 Garonne: 105, 170.
 Gascogne: 99.
 GATTILUSIO (Giuliano): 280.
 Gaugamela (Iraq): 29.
 Gaza: 110.
 Gdańsk (Polonia): 239.
 Genova (Italia): 133, 170, 178, 242, 255, 284.
 GENGHIS-HAN: 125, 128, 129, 135, 142, 151, 152.
 Gent (Belgia): 77.
 Georgia (URSS): 128.
 GERBERT D'AURILLAC: 42, 123. V. și Silvestru II.
 Germania: 34, 38, 45, 56, 59, 66, 72, 74, 78, 88, 89, 91, 92, 99.
 Germigny-des-Prés (Loiret): 118.
 Gerona (Spania): 123.
 GERVASE DIN TILBURY: 194, 195, 213.
 Ghadames (Libia): 205.
 Ghana: 171, 292.
 GHIRARDO DA PRATO (franciscan): 158.
 Gibraltar: 44, 50, 51, 79, 220, 263.
 GIRALDI (Giacomo): 226, 230.
 GIUSTINIANI (Leonardo): 278.
 Gniezno (Polonia): 90.
 Gobi (deșert): 62, 138.
 GODEFROY DE BOUILLON: 108, 109, 128.
 GOMES (Diogo): 197, 205, 271, 330–332.
 GOMEZ (Estevão): 428.
 GONÇALVES (Lopo): 335.
 GONZALES DE CLAVIJO (Ruy): 97, 145.
 GOSSOUIN DIN METZ: 187, 194, 201.
 Gotland (insulă, Suedia): 78.
 Graçay (Cher): 180.
 Grainville-la-Teinturière (Seine-Maritime): 318.
 Granada (Spania): 75, 107, 129.
 Grandmont (Haute-Vienne): 95.
 GRANIER (Pierre): 181.
 Grecia: 20, 24, 25, 28, 31, 34, 48, 64, 70.
 GRIGORE CEL MARE, papă: 87.
 GRIGORE DIN TOURS: 148, 192.
 GRIGORE II, papă: 88.
 GRIMALDI (Leonardo): 249.
 GRIMALDI (Rainier): 235.
 Groenlanda (Danemarca): 57, 82, 83, 84, 90.
 GUACANAGARI: 379, 391.
 Guadalquivir (fluviu, Spania): 31, 75, 170.
 Guérande (Loire-Atlantique): 177, 254.
 GUERAU (Guillem): 281.
 GUILLAUME III BRAT DE FIER, duce de Aquitania: 105.
 GUILLAUME DU PRÉ: 162.

- GUILLAUME LE CLERC: 187.
 Guinee: 172, 411.
 GUIREC (Sfânt): 193.
 GUTIEREZ (Pedro): 381.
 GUY DE LUSIGNAN, rege al Ierusalimului: 110.
 GUYUK (han): 128, 135.
 Haithabu (Danemarca): 78.
 HAITTON I, rege al Armeniei: 129, 188.
 HAKIM, calif: 148.
 Hamburg (Germania): 89, 114.
 HAMILCAR BARCA: 31.
 HAMMURABI: 20.
 HAN (dinastie): 62.
 HANNIBAL: 31, 32, 33, 310.
 HANNON, navigator cartaginez: 30, 44.
 HARO (Cristobal de): 426.
 HAROLD (rege): 89.
 Harz (Germania): 165.
 HASDRUBAL: 31.
 Hattin (bătălia de la): 110.
 Hebride (Marea Britanie): 82, 90, 94.
 HECATEU (din Milet): 44.
 Hedjaz (Arabia Saudită): 74.
 Helespont. V. Dardanele.
 Helluland: 83. V. și Labrador.
 Helvetia: 66.
 HENRI DE BOURGOGNE, conte de Portugalia: 106.
 HENRIC I PĂȘĂRARUL, rege al Germaniei: 89, 92.
 HENRIC III, rege al Castiliei: 153, 321, 322.
 HENRIC VII, rege al Angliei: 352.
 HENRIC NAVIGATORUL, infante al Portugaliei: 14, 157, 231, 259, 287, 322, 345.
 HENRIQUE: 424, 426, 430, 431, 433.
 Heraclea Cybistra (Turcia): 165.
 Hereford (Marea Britanie): 149, 189, 222.
 HERJOLFSON (Bjarni): 83.
 HERODOT: 44, 47, 50, 58, 220.
 HESIOD: 187.
 Hessen (Germania): 88.
 Himalaia: 143.
 HIMILCON, navigator cartaginez: 44.
 Hinducș: 29, 63, 143.
 Hiong-nu: 62.
 HIPARH DIN NICEEA: 46.
 HIPOCRAT: 123, 124.
 HIPSICRATE: 60.
 Hircania (Iran): 46.
 Hispaniola: 377, 378, 380, 382, 390, 396, 400, 401, 409.
 Hoarda Albă: 128.
 Hoarda de Aur: 128, 129, 160.
 Hoggar (Algeria): 291.
 HOJEDA (Alonso de): 403, 404.
 HOLYWOOD (John): 201.
 HOMER: 189, 268.
 HONORAT (Sfânt): 117.
 HONORIU, împărat: 71.
 HONORIUS DIN AUTUN: 194, 201, 224.
 Huanhe (Fluviul Galben): 62.
 HUGUES DE SAINT-VICTOR: 149, 219.
 HULEGU, han al Iranului: 142.
 IACOB (Sfânt): 98, 99.
 IAROSLAV II, prinț de Novgorod și Vladimir: 92, 128.
 Iaxartes (Sâr-Daria): 29.
 Ibiza (Baleare, Spania): 21, 243.
 IBN-BATUTA: 14, 150, 197, 204, 210, 291, 292, 295–304.
 IBN SAID. V. SAID, IBN.
 Idjil (Sahara Occidental): 292.
 IDRISI (Abu-Abdallâh Muhammad al-): 199, 295.
 Ierusalim. 94, 95, 106, 107, 109, 110, 111, 114, 121, 122.
 ILIE (Sfânt): 115.
 Iliria: 28, 105.
 IMOLA (Battista da): 311.
 Ind (fluviu): 24, 29, 32, 51, 74.
 India: 17, 29, 46, 47, 49, 51–54, 57, 63, 138, 139, 148, 149, 347, 367, 416.
 INNOCENȚIU III, papă: 96, 107.
 INNOCENȚIU IV, papă: 129, 132, 134, 135.
 In Salah (Algeria): 294.

- IOANA NEBUNA, regină a Castiliei: 355, 406.
 IOAN BOTEZĂTORUL (Sfânt): 97, 103, 115.
 IOAN XIII, papă: 123, 153.
 IOAN XXII, papă: 155, 160.
 IOAN, arhiepiscop de Sultaniye: 152.
 IOAN FĂRĂ DE ȚARĂ, rege al Angliei: 104.
 IOAN-FĂRĂ-FRICĂ: 111.
 IOAN (Părintele). V. PĂRINTE.
 Iona (Marea Britanie): 94.
 Iordan: 35, 109.
 IORDANES: 210.
 Iran: 17, 20, 24, 29, 30, 63, 173.
 Irlanda: 35, 49, 51, 77, 79, 116.
 IROD (rege): 34.
 Irtâș (fluviu): 62, 125, 150.
 ISAAC, empereur d'Éthiopie: 307.
 ISABELA CATOLICA, regină a Castiliei: 107, 333, 350, 353, 354, 386, 397, 399, 405, 410. V. și REGII CATOLICI.
 ISIDOR DIN SEVILLA: 13, 144, 149, 187, 189, 194, 204, 344.
 Islanda: 50, 82, 84, 90, 342.
 Italia: 20, 31, 34, 60, 65, 66, 70, 71, 72, 73, 76, 79, 87, 94, 102, 106, 139.
 ITALIANO (Bartolomeo): 277.
 Iudeea: 33, 34.
 IUGURTA: 33.
 IULIAN, zis Apostatul, împărat: 45, 70.
 IUSTINIAN, împărat: 72, 74, 95, 97.
 JACQUES DE VITRY: 194, 204.
 JACQUES DE VORAGINE (Jacopo da Varazzo): 116, 147.
 Jan Mayen (insulă, Norvegia): 342.
 Japonia: 128, 204. V. și Cipangu.
 JEAN DE SAXE: 201.
 JEAN LE LONG, abate de Saint-Bertin: 188.
 Jin (imperiu): 125.
 JOÃO I, rege al Portugaliei: 287, 307, 322.
 JOÃO II, rege al Portugaliei: 204, 232, 271, 311-312, 335, 337, 348, 351, 385, 400, 411.
 JOINVILLE (Jean): 188.
 Juan-juan: 63.
 JULIUS SOLINUS: 186.
 Kairouan (Tunisia): 294.
 Kalmar (uniunea de la): 156.
 Kan Chou (China): 143.
 Kara-kitai: 150, 154.
 Karakorum (Mongolia): 125, 128, 135, 138.
 Karsaha (Mali): 299.
 Kashgar (China): 143.
 Katanga (Zair): 415.
 Kent (Marea Britanie): 87.
 Khambaluk: 128, 138, 142, 143. V. și Pekin.
 Khursabād (Iraq): 119.
 Kiev (URSS): 73, 91, 92, 138.
 Kilwa (Tanzania): 414.
 Köln (Germania): 38, 67, 73, 77, 89.
 Košice (Cehoslovacia): 165.
 KUBILAI (han): 128, 129, 138, 142, 152, 204.
 LAALAND: 157.
 Labrador (Canada): 83, 84, 265, 399.
 Lagos (Nigeria): 331.
 Lagos (Portugalia): 287, 337.
 Lake Harbour (Canada): 84.
 Languedoc: 102, 108, 273.
 Lanzarote (Canare, Spania): 230, 317.
 LA PALU (Pierre de), patriarh al Ierusalimului: 155, 156.
 LA SALLE (Gadifer de): 14, 318-322.
 LAS CASAS (Bartolomeo de): 214, 363.
 LATINI (Brunetto): 201.
 LAURENȚIU (Sfânt): 97.
 Laurion (Grecia): 163.
 LEBNA DENGUEL, împărat al Etiopiei: 312, 313.
 LE BRUMENT (Robin): 320.
 LEME (Antonio): 347.
 León (Spania): 34, 38, 98, 106.
 Leptis Magna (Libia): 30, 38.
 Lerins (insule, Alpes-Maritimes): 117.
 LEVANTO (Galvano da): 222.
 Liban: 21.
 LIGNÈRES (Jean de): 201.

- Limoges (Haute-Vienne): 19.
 Lindisfarne (Marea Britanie): 79.
 Lipare (insule, Italia): 193.
 Lisabona (Portugalia): 106, 240, 288.
 LIUTGER: 89.
 Lixos (Maroc): 30, 165, 170.
 Loara (fluviu): 77, 79, 82, 98, 105, 109.
 Loctudy (Finistère): 254.
 Logroño (Spania): 98, 104.
 Lombardia (Italia): 108.
 Londra (Marea Britanie): 87, 114, 273, 315.
 LOPIZ (Andreu): 273.
 Lorena: 99.
 Lo-Yang (China): 62.
 Lucca (Italia): 169, 282.
 Lübeck (Germania): 242.
 LUCALONGO (Pietro da), negustor: 139, 142.
 LUDOVIC I CEL PIOS, împărat: 79, 89, 168.
 LUDOVIC VII, rege al Franței: 109, 169.
 LUDOVIC IX CEL SFÂNT, rege al Franței: 110, 111, 125, 132, 134, 136, 169, 170, 177, 194, 234.
 LUDOVIC XI, rege al Franței: 181.
 LUDOVIC XIV, rege al Franței: 236.
 LULL (Ramón): 152, 295.
 Lutetia: 38, 45. V. și Paris.
 Lyon: 38, 66, 99, 132, 134, 138, 158.
 Maastricht (Olanda): 77.
 Macedonia: 28, 29, 32, 65, 70, 170.
 Magdeburg (Germania): 195.
 MAGELLAN (Fernão de Magalhães, sau): 12, 13, 252, 259, 338, 423–426, 427–434.
 Maghreb: 34, 71, 75, 170, 287, 291, 417.
 MAGNENTIUS, împărat: 65.
 MAHOMED: 74, 157, 158.
 Mainake (Spania): 25.
 Mainz (Germania): 73, 77, 88, 221.
 Mallorca (insulă, Spania): 151, 274, 295.
 Malabar (coasta, India): 158.
 Malacca (Malaysia): 14.
 Malaga (Spania): 315.
 Malaysia: 143.
 Malfante (Antonio): 171, 204, 303.
 Mali: 294.
 MALOCELLO (Lanzaroto): 317.
 Manciuria: 62, 63.
 MANDEVILLE (Jean de): 154, 156, 186, 195, 201, 222, 344.
 MANSA KANKO MOUSSA, rege al Imperiului Mali: 299.
 Mansa Konko (Gambia): 329.
 MANSA SULEIMAN, rege al Imperiului Mali: 299.
 MANUEL I, rege al Portugaliei: 232, 287, 411, 423.
 MANUEL III PALEOLOG, împărat: 152.
 Maraton (Grecia): 24.
 Marcanda: 29.
 MARC AURELIU, împărat: 38, 66.
 MARCHENA (Antonio de): 350, 354.
 MARCO DATINI (Francesco di): 217.
 MARCU (Sfânt): 147.
 Marea Britanie: 58, 79, 92. V. și Anglia, Britannia.
 Margat (Siria): 121.
 Mari (Siria): 17.
 Maria Magdalena (Sfântă): 93, 97, 99, 102.
 MARICOURT (Pierre de): 199, 270.
 MARIGNOLI (Giovanni), franciscan: 160, 161, 189.
 MARIUS: 33, 66.
 Marmara (mare): 50, 57.
 Maroc: 34, 297, 314.
 Marraketch (Maroc): 200, 292.
 Marsilia: 21, 25, 33, 65, 73, 76, 280, 284, 341, 422.
 MARTIANUS CAPELLA: 119, 123, 185, 194.
 MARTIN (Sfânt): 46, 75, 94, 95, 97, 99, 102.
 MARTIN V, papă: 162, 308.
 MARTIN (Jacques), din Marsilia: 280.
 MARTINS (Fernam): 345.
 MASHA ALLAH IBN-ATHAR („Mashallah“ sau „Messahalla“): 200.
 MASINISSA, rege: 31, 32, 33.

- Matadi (Zair): 336.
 Matapan (cap, Grèce): 169.
 Mauritania: 34, 75, 291.
 MAURO (Fra): 197, 207, 230, 310.
 MAXIMILIAN I, împărat: 181.
 MAYEUL, abate de Cluny: 96.
 Mecca: 74, 150, 295.
 MEDARD (Saint): 94.
 MEDICI (familia): 282, 350.
 Medina (Arabia Saudită): 74.
 MEDINA CELI (duce de): 344, 351, 403.
 Megara Hyblaea (Sicilae, Italia): 25.
 Megara (Grecia): 25.
 Megasten: 60.
 Melaiapour (India): 148.
 Melinde (Kenya): 415, 420.
 Melle (Deux-Sèvres): 103, 165.
 Memfis (Egipt): 17.
 MENDOSA (Diego de): 354.
 MENDOZA (Luiz de): 427.
 MENELAU: 48.
 MERCATOR: 57.
 Mercia (Anglia): 79.
 Mérida (Spania): 38.
 Meroe (Sudan): 171.
 MESMAN (Hermann): 281.
 Mesopotamia: 17, 20, 21, 24, 30, 35, 38, 63, 74, 119, 149.
 Messina (Italia): 257.
 METODIU (Sfânt): 91, 92.
 METRODOR: 60.
 Metz (Moselle): 38, 73, 77, 88, 95.
 Micene (Grecia): 20.
 MIHAIL III, împărat: 92.
 Milano (Italia): 65, 77.
 Milet (Turcia): 25, 47.
 MING (dinastie): 128, 162, 346.
 MITRIDATE, rege al Pontului: 33.
 MOCENIGO (Tommaso): 278, 283.
 Mogadiscio (Somalia): 295, 414.
 Moissac (Tarn-et-Garonne): 129.
 Mombasa (Kenya): 295.
 MONGKE, han al mongolilor: 136.
 Mongolia: 63.
 MONTAIGNE (Michel de): 258.
 MONTE CORVINO (Giovanni da): 133, 137, 139, 142, 143, 144, 158, 159, 203.
 Montpellier (Hérault): 174, 286.
 Mont-Saint-Michel (Manche): 96, 99.
 Moravia: 89, 91, 92, 181.
 Morlaix (Finistère): 276.
 Moscova: 92, 217.
 Mosul (Iraq): 136.
 Mourzouk (Libia): 294.
 MUHAMMAD IBN EL FAKIH AL-GAZULI: 300.
 Münster (Germania): 89.
 MÜNTZER (Hieronymus): 233, 385.
 Murano (Italia): 230.
 Murcia (Spania): 75.
 MURS (Jean de): 201.
 MUXICA (Adrian de): 402.
 Mycale (Turcia): 24.
 Myos-Hormos (Egipt): 46.
 Mysia: 54.
 Mytilene (Grèce): 243.
 Mzab (Algeria): 294.
 Namur (Belgia): 77.
 Nancy (Meurthe-et-Moselle): 48.
 Nantes (Loire-Atlantique): 99.
 Narbonne (Aude): 33, 65.
 Natal: 414.
 Natividad (Haiti): 381, 391, 396.
 Navarra: 106, 107.
 Navas de Tolosa (Las) (Spania): 75, 107.
 Naxos (Grecia): 25.
 Neagră (mare): 21, 24, 25, 34, 51, 52, 55, 56, 63, 70, 73, 78, 92, 129, 138, 139, 142, 148, 172, 220, 225, 243, 314. V. și Pontul Euxin.
 Neapole (Italia): 107.
 NEARCHOS: 29, 44.
 NECHAO II, faraon: 43.
 NEGRO (Jacopo di): 358.
 NESTORIE: 147.
 Neustria: 77, 79.
 Neuvy-Saint-Sépulcre (Indre): 99.
 Nevers (Nièvre): 99.

- New York: 265.
 Niani (Mali): 301.
 Niceea (Conciliul de la): 74, 87, 150.
 NICOLAE (Sfânt): 97.
 NICOLAE IV, papă: 133, 137.
 Nicopole (Bulgaria): 111.
 Niger (fluviu): 75, 172.
 Nijmegen (Olanda): 38.
 Nil: 17, 21, 24, 44, 46, 50, 56, 94, 171, 172, 188, 291.
 NIÑO (Juan): 359.
 NIÑO (Peralonso): 360.
 Nipru (fluviu URSS): 64, 67, 92.
 Nisa (Alpes-Maritimes): 25.
 Nistru (fluviu, URSS): 38, 67.
 Nitra (Cehoslovacia): 165.
 Noirmoutier (Vendée): 82.
 NOLI (Antonio de'): 207, 332.
 NORBY: 157.
 Nordului (mare): 33, 34, 56, 73, 76, 77, 78, 79, 88, 105, 173.
 Normandia: 72, 82, 105, 106, 251.
 Northumbria (Marea Britanie): 79.
 Norvegia: 44, 72, 82, 83, 89, 90.
 Noua Scoție: 83, 90.
 Novgorod (URSS): 91, 128, 217.
 Nubia: 17. 156. 171.
 Numanția (Spania): 33.
 Numidia: 35.
 NURADIN (Nūr-al-Dīn): 110.
 Nürnberg (Germania): 346.
 Obi (fluviu): 62, 125, 150.
 Oder (fluviu): 64, 66, 78.
 ODERIGO (Niccolo): 361.
 ODOACRU, rege al herulilor: 70, 71.
 OGODAI (han): 135.
 Ogooué (fluviu): 226.
 Oléron (Charente-Maritime): 236.
 Oloron (Pyrénées-Atlantiques): 99.
 Omeiazi (dinastie): 74.
 Onon (fluviu): 125.
 Orcade (Orkney) (insule, Marea Britanie): 45, 51, 82, 90.
 ORESME (Nicole): 203.
 ORESTE: 71.
 Orinoco (fluviu): 400.
 Orléans (Loiret): 38, 72, 77, 98, 102, 118.
 Ormuz (Iran): 138, 139, 142, 253, 417.
 Orontes: 45, 104, 109, 121.
 OROSIUS (Paulus): 219.
 Ostabat (Pyrénées-Atlantiques): 99.
 OTTO I CEL MARE, împărat: 72, 89, 90.
 Ouessant (Finistère): 193.
 OVIEDO (Gonzalo Fernandez de): 214.
 Oviedo (Spania): 98.
 Oxus (Amu-Daria): 29.
 PACHECO (Duarte): 422.
 Pad (fluviu): 46, 67, 170.
 Padrão (cap, Namibia): 233.
 PAHOMIE (Sfânt): 117.
 Paimpol (Côtes-du-Nord): 84.
 PAIVA (Afonso de): 311, 337.
 PALAÇUELOS (Herman Sanchez): 153.
 Palermo (Italia): 119, 124.
 Palestina: 17, 20, 21, 74, 105.
 Palma (La), (Canare, Spania): 230.
 Palmyra (Siria): 67.
 Palos (Spania): 350, 354.
 Pampailly (Rhône): 181.
 Pamplona (Spania): 98, 102.
 Paris: 46, 48, 77, 79, 98, 99, 103, 135, 272.
 Parthenay (Deux-Sèvres): 102.
 Passau (Germania): 88.
 PATROCLE: 52.
 PAVEL (Sfânt): 117.
 Pavia (Italia): 72, 77.
 PĂRINTELE IOAN: 13, 136, 149, 150–158, 192, 214, 304, 307, 310–313.
 PEÇANHA (Lanzarote): 325.
 PEDRO IV CEREMONIOSUL, rege al Aragonului: 228.
 PEGOLOTTI (Francesco di Balduccio): 218.
 Pekin: 128. V. și Khambaluk.
 Pelopones: 20, 70, 169.
 Penmarch (Finistère): 254.
 PEPIN DE LANDEN: 76.
 PEPIN CEL SCURT: 72, 76, 77, 88, 168.

- Pera (Turcia): 243.
 Peraza (Inez): 363.
 PERESTRELLO (Bartolomeo): 343.
 PERESTRELLO (Felipa Moniz): 343.
 PÉREZ (Juan): 353, 354.
 Pergam (Turcia): 32.
 PERICLE: 28.
 Périgord: 99.
 Périgueux (Dordogne): 99.
 Perpignan (Pyrénées-Orientales): 286.
 Persepolis (Iran): 29.
 PERSEU, rege al Macedoniei: 32.
 Persia: 29, 59, 62, 63, 74, 114, 119, 138, 139.
 PERUGIA (Andrea da): 159.
 Petra (Iordania): 35.
 PEUTINGER (Konrad): 56, 215.
 PHILIBERT (Sfânt): 82.
 PHILIPPE DIN THAON: 187.
 PIANO DEL CARPINI (Giovanni): 128, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 144, 204.
 Picardia: 194.
 PICCOLOMINI (Enea Silvio), viitor papă PIUS II: 344.
 Pidna (bătălia de la): 32.
 PIERRE DIN BEAUVAIS: 187.
 PIERRE ERMITUL: 116.
 PIERRE VENERABILUL (abate de Cluny): 124, 151.
 PIGAFETTA (Antonio): 428, 429, 433.
 PIGAU (Conrad de): 160.
 PINZÓN (familia): 360.
 PINZÓN (Martin Alonso): 358, 360, 362, 366, 369, 371, 375, 378, 386.
 PINZÓN (Vicente Yañez): 359, 371.
 Pirinei: 31, 60, 70, 75, 98, 99, 123.
 Pisa (Italia): 152, 282.
 PISTOIA (Nicolà da): 139, 159.
 PITAGORA: 186.
 Plateea (Grecia): 24.
 PLATON: 47, 191, 192.
 PLINIU CEL BĂTRÂN: 13, 55, 57, 59, 119, 144, 185, 186–189, 204, 207, 222, 344.
 Plzeň (Cehoslovacia): 181.
 Poitiers (Vienne): 46, 75, 98, 99, 114.
 Poitou: 82, 104.
 POLIBIU: 49, 51, 163.
 POLO (Marco): 128, 133, 134, 137, 138, 142–144, 152, 210, 305, 346.
 POLO (Matteo): 142.
 POLO (Niccolo): 142.
 Polonia: 77, 90, 92, 95.
 Pomerania: 66.
 POMPEI: 33, 34, 44.
 POMPONIU (Mela): 208.
 Pont (regat): 33.
 Pontul Euxin: 28, 51, 56, 57. V. și Neagră (mare).
 PORDENONE (Odoric de): 139, 143, 154, 160.
 Porto Santo (Madeira, Portugalia): 231, 323.
 Portugalia: 34, 106, 384–386.
 POSIDONIUS DIN APAMEEA: 45, 48, 49, 52, 58, 192, 263.
 Praga (Cehoslovacia): 73.
 PROCOPIU: 209.
 Provence: 94, 99, 102.
 Prusia: 66.
 PTOLEMEU (Claudius Ptolemaios): 49, 50, 51, 52, 56, 58, 61, 124, 185, 186, 199, 271, 344.
 PTOLEMEU I, rege al Egiptului: 30, 123.
 Puglia (Italia): 96, 105.
 Puy (Le) (Haute-Loire): 96, 99, 102.
 PYTHEAS MASSALIOTUL (Pytheas din Marsilia): 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 56, 58, 208.
 Qoseir (Egipt): 311.
 Quentovic (Pas-de-Calais): 77.
 QUINTERO (Cristobal): 359.
 RABBAN ÇAUMA: 133, 137.
 Raetia: 34.
 Ragusa: 261.
 RAIA CALAMBU: 430.
 RAIMBERT DE PARIS: 156.
 RAMBULO (Pietro): 309.
 Rammelsberg (Germania): 165.
 RANZANO (Pietro): 309.
 RAOUL CEL SPÂN: 95.

- Ratisbona (azi Regensburg, Germania): 35, 66, 73, 221.
- RATRAMNE, călugăr din Corbie: 188.
- Ravenna (Italia): 46, 72, 94, 118, 119.
- RAYMOND (Étienne): 144, 204, 207.
- RAYMOND DIN MARSILIA: 198
- RAYMOND I DE POITIERS, prinț al Antiohiei: 109.
- RAYMOND IV, zis Raymond de Saint-Gilles, conte de Toulouse: 108
- Raz (promontoriu, Finistère): 256
- Rechru (insulă, Irlanda): 79.
- Regensburg. V. Ratisbona.
- REGII CATOLICI: 344, 345, 349, 352, 355, 357, 358, 361, 371, 373, 377, 383, 390, 396, 406 (V. și ISABELA DE CASTILIA și FERDINAND DE ARAGON): 107.
- Reichenau (Germania): 88
- Reims (Marna): 38, 46, 65, 77, 89, 94, 119, 123.
- REMI (Sfânt): 94.
- RENÉ, duce de Anjou, rege al Neapolelui: 342.
- Reykjavik (Islanda): 83.
- Rezâiyeh (lac, Iran): 24.
- RHĀZES: 124.
- RICHARD I INIMĂ DE LEU, rege al Angliei: 110.
- RICHARD DIN FOURNIVAL: 187
- Riga (URSS): 177.
- Rimbert, episcop: 188.
- Rin (fluviu): 33, 34, 35, 38, 44, 46, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 73, 76, 77, 79, 88, 89, 229.
- Ripoll (Spania): 123.
- RIVAROL (Francesco): 389.
- ROBERT GUISCARD, conte de Sicilia: 105.
- ROBERT CEL PUTERNIC: 82.
- Rocamadour (Lot): 217.
- Rochelle (La) (Charente-Maritime): 235, 247.
- Rochester (Marea Britanie): 87
- Rodos (Grecia): 21, 32, 48, 50, 51, 61, 217, 306.
- ROGER I, conte de Sicilia: 105, 107.
- ROGER II, rege al Siciliei: 199.
- ROLAND: 103, 114.
- ROLDAN (Francisco): 383, 401.
- ROLLON, șef normand: 82.
- Roma (Italia): 28, 30, 31, 32, 33, 35, 38, 40, 45, 55, 57, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 88, 91, 92, 96, 97, 98, 114, 115, 117, 119.
- ROMULUS: 32, 66.
- ROMULUS AUGUSTULUS: 70, 71,
- Ron (fluviu): 64, 75, 134, 170, 275.
- Roncevaux (trecătoarea de la): 77, 98, 106.
- Roșie (mare): 21, 24, 43, 50, 52, 155, 172, 295, 304–305.
- Rouen (Seine-Maritime): 82, 235, 253.
- Rouge (cap, Senegal):
- Roussillon: 390.
- Rubicon (fluviu, Italia): 33.
- RUPERT: 88.
- Rusia: 91, 92, 95, 128, 210.
- RUSTICELLO DIN PISA: 133, 218.
- RUYSBROECK (Wilhelm von): 113, 132.
- SABA (regina din): 147, 149.
- Safi (Maroc): 205.
- Sahara: 170, 291.
- SAID (Ibn): 295.
- Saint-Amand-Montrond (Cher): 99.
- Saint-Clair-sur-Epte (Eure): 82.
- Sainte-Catherine-de-Fierbois (Indre-et-Loire): 217.
- Sainte-Maure (Indre-et-Loire): 217.
- Saintes (Charente-Maritime): 38, 98.
- Saintes-Maries-de-la-Mer (Bouches-du-Rhône): 102.
- Saint-Gilles-du-Gard (Gard): 93, 99, 102, 103.
- Saint-Guilhem-le-Désert (Hérault): 102.
- Saint-Jean-d'Angély (Charente-Maritime): 98, 99, 103.
- Saint-Jean-Pied-de-Port (Pyrénées-Atlantiques): 98.
- Saint-Léonard-de-Noblat (Haute-Vienne): 93, 99.
- Saint-Malo (Ille-et-Vilaine): 254.
- Saint-Mathieu (cap, Finistère): 278.
- Saint-Maximin (Var): 97.

- Saint-Philibert-de-Grandlieu (Loire-Atlantique): 82.
 Saint-Pol-de-Léon (Finistère): 273.
 Saint-Riquier (Somme): 194.
 Saint-Sauveur-le-Vicomte (Manche): 122.
 Saint-Sever (Landes): 220.
 SALADIN (Salāh-al-Dīn): 110.
 Salamina (Grecia): 24.
 SALAVERT (Anthoni): 281.
 Salzburg (Austria): 89.
 SANCHEZ (Alonso): 347.
 Sandwich (Marea Britanie): 277.
 Sankarani (fluviu, Mali): 299.
 San Lucar (Spania): 400, 409, 426.
 San Sebastian (Canare, Spania): 257.
 Santa Cruz de Tenerife (Canare, Spania): 230.
 Santa Maria de la Concepción (insulă, Bahamas): 373.
 Santander (Spania): 98.
 SANTANGEL (Luis de): 356, 381.
 SANTAREM (João de): 334.
 Santiago de Compostela (Spania): 93, 96, 102, 103, 112, 113, 114, 216.
 SANTO DOMINGO: 376, 396, 398, 402, 404, 406, 417, 423.
 SANUDO (Marino): 223.
 São Tiago (Insulele Capului Verde): 329.
 São Tomé: 226.
 Sâr-Daria (fluviu): 129.
 Saphet (Siria): 121.
 Sarai (URSS): 138, 162.
 Sardinia: 21, 30, 31.
 Sargasselor (mare): 265.
 SARGON I, rege al Akkad-ului: 17.
 SARGON II, rege al Asiriei: 21.
 SARTEANO (Alberto da): 308.
 Sasanizi: 63, 64.
 Saxonia: 77, 88, 89, 122.
 SCIPIO AFRICANUL: 31, 32, 33.
 Scoția (Marea Britanie): 35, 44, 94.
 Seleucia: 74.
 SELEUCOS: 30.
 Selinius (Italia): 25.
 Sena (fluviu): 45, 64, 65, 82, 105, 109.
 SENECA: 208, 212, 344.
 Senegal (fluviu): 30.
 Senlis (Oise): 119.
 SEPTIMIUS SEVER, împărat: 38, 63, 66.
 SERRÃO (Francisco): 422, 431.
 Sevilla (Spania): 14, 75, 107, 240, 350, 386.
 Sfântul Laurențiu (fluviu, Canada): 83.
 Shetland (insule, Marea Britanie): 44, 51, 82, 84, 209.
 Siberia: 20, 63.
 Sicilia: 21, 25, 31, 77, 94, 105, 106, 107, 111, 114, 173.
 Sidon (Liban): 21, 29, 33, 253.
 SIGEBERT I, rege al Austrasiei: 72.
 SIGER DE BRABANT: 124.
 SIGISMUND, împărat: 111.
 SIGISMUND cel Bogat, duce de Austria: 181.
 Sijilmasa (Maroc): 170, 229, 291.
 Silezia: 66, 70, 181.
 SILVANUS: 67.
 SILVESTRU II, papă: 123, 197. V. și Gerbert d'Aurillac.
 SIMEON (Sfânt): 115, 116.
 Singapore: 142.
 SINTRA (Pero de): 330.
 Siracusa (Italia): 25.
 Siria: 17, 20, 21, 24, 33, 74, 105, 114, 115, 119.
 SIXTUS IV, papă: 310, 350.
 Schleswig (Danemarca): 89.
 Smith (strâmtoare): 82.
 Smirna (Turcia): 20.
 Socotora (Yemen): 155.
 SOCRATE: 190.
 Sofala (Mozambic): 414, 417.
 Soissons (Aisne): 46, 94.
 SOLERI (Guillem): 229.
 SOLON: 190, 191.
 Somalia: 17.
 Somerset (Marea Britanie): 180.
 SONG (dinastie): 125.
 SORRELL (Johan): 281.
 SOTOMAYOR (Payo Gomez de): 153.
 Souakin (Etiopia): 311.
 Souillac (Lot): 99.

- Southampton (Marea Britanie): 274, 315.
 Spania: 21, 30, 31, 32, 33, 45, 51, 52, 53, 57, 58, 66, 67, 70, 71, 75, 77, 78, 87, 104, 105, 106, 107, 287, 373, 384–386, 388.
 Sparta (Grecia): 21, 25.
 Speyer (Germania): 56, 71.
 SPINOLA (Gaspere): 389.
 SPINOLA (Nicolozzo): 315.
 STILICON: 70.
 Stiria (Austria): 165.
 Stockholm (Suedia): 78, 114.
 STRABO: 44, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 170, 192, 268, 270, 344.
 Strasbourg (Bas-Rhin): 38, 67, 119.
 Sudan: 170, 171, 291.
 Suedia: 78, 79, 89.
 SUI (dinastie): 62.
 Sumatra (Indonezia): 138, 142, 143, 144, 207.
 Susa (Iran): 29, 119.
 SU SONG: 40.
 Syen (Egipt): 46, 48.
 ȘTEFAN (Sfânt), rege al Ungariei: 91.
 ȘTEFAN DIN BOEMIA, franciscan: 134.
 Tabriz (Iran): 139, 142.
 TACIT: 35, 165, 208, 238.
 Tadmekka (Algérie): 294.
 Tafilalet (Maroc): 297, 298.
 Tagliamento (fluviu): 46.
 Tahert (Algeria): 292.
 Tajo (fluviu): 75, 79, 170, 198, 385.
 Takedda (Nigeria): 294.
 TALAVERA (Hernando de): 351.
 TALES: 47.
 Tamentit (Algeria): 204.
 Tana (lac, Etiopia): 151.
 TANCRED DE HAUTEVILLE: 105, 108.
 TANG (dinastie): 62.
 Tanganyika (lac, Tanzania): 415.
 Tanger (Maroc): 21, 67.
 Tanguy (Yvon): 274.
 Tarent (Italia): 21, 31.
 Tarragona (Spania): 67.
 Tașkent (URSS): 79, 129, 138.
 Taurus (Turcia): 21, 165.
 Teba (Egipt): 24.
 Tegdaoust (Mauritania): 171.
 Tegahazza (Mauritania): 294, 295.
 TEIVE (Diogo de): 347 348.
 TELLES (Fernão): 348.
 Tène (La): 121.
 Tenere (Niger): 291.
 Tenerife (Canare, Spania): 318.
 TEOFAN: 60.
 Termopile (Grecia): 28.
 Terra Nova (Canada): 83, 84, 90.
 Tesalia (Grecia): 28, 105.
 Tesalonic (Grecia): 38, 67.
 Tetuan (Tunisia): 322.
 Teutoburg (Germania): 34.
 Thana (India): 142. V. și Bombay.
 Thanais (azi Don): 25, 50, 56.
 THEODOSIU, împărat: 70.
 THEODULF: 118, 215.
 THORGESTR: 79.
 Thule (insulă): 44, 45, 50, 51, 58, 207, 342.
 THURZO (Johann): 181.
 TIMUR LENK (TAMERLAN): 129, 145, 152, 153, 154.
 TIBERIU, împărat: 34.
 Tibesti (Ciad): 291.
 Tibet: 172.
 Tibru (fluviu): 31, 32.
 Tiflis (URSS): 172.
 Tigru (fluviu): 20, 21, 24, 29, 74, 188.
 Timgad (Algeria): 38.
 Tingis (Africa): 30.
 TITUS, împărat: 34.
 Tlemcen (Algeria): 170, 204, 292.
 Toledo (Spania): 106, 123, 124.
 Tolfa (Italia): 282.
 TOMA D'AQUINO: 124, 163, 189, 194.
 TOMA (Sfânt): 142, 148.
 Tombuctu (Mali): 205, 291.
 Tordesillas (tratatul de la): 388.
 TORRES (Antonio de): 395, 396.
 Tortosa (Siria): 121.
 TOSCANELLI (Paolo): 345, 346.
 Touat (Algeria): 171, 294, 303.

- Toulouse (Haute-Garonne): 75, 102, 108.
 Tournai (Belgia): 70, 71.
 Tournus (Saône-et-Loire): 82, 99.
 Tours (Indre-et-Loire): 75, 95, 96, 98, 99.
 Tracia: 34, 170.
 TRAIAN, împărat: 34, 63, 170.
 Transoxiana: 129.
 Trapezunt (Turcia): 25, 97, 138, 139, 143, 172, 243, 253, 274.:
 Trasimonto (lac, Italia): 31.
 TOMA (Sfânt): 142, 148.
 TREVISAN (Paolo): 311.
 Treviso (Italia): 46.
 Trier (Germania): 38.
 Trinidad: 400.
 Tripoli (Liban): 109, 205.
 Tripoli (Libia): 205.
 Tripolitania: 33, 34, 74, 75, 291.
 TRISTAM (Nuño): 325.
 Troyes (Aube): 72.
 Tulle (Corrèze): 99.
 Tunis (Tunisia): 111, 123s, 171, 291, 294.
 Tunisia: 30.
 Turingia: 72, 73, 77, 89.
 Tyr (Liban): 21, 29, 30, 33, 171, 253.
 Țara Galilor: 180.
 UBRIACHI (Baldassare): 229.
 Ucraina: 71, 128, 138.
 ULFILA (episcop): 73.
 UMAR, calif: 74.
 Ungaria: 91, 108, 181.
 Uppsala (Suedia): 89.
 Urali: 91.
 URBAN II, papă: 95, 106, 107, 129, 175.
 URBAN V, papă: 162.
 USODIMAR (Antonio): 14, 262, 317, 325–330.
 Utica (Tunisia): 21.
 UTMAN, calif: 74.
 Valahia: 38.
 Valencia (Spania): 106, 107.
 VALENS (împărat): 70.
 VALLARTE: 157.
 Vannes (Morbihan): 254.
 VAN OLM (Fernand): 348.
 VARRO DIN REATE: 59, 185.
 VARUS: 34.
 VASILE CEL MARE DIN CESAREEA: 117.
 VAZ SOARES (Pedro): 295.
 VELASCO (Pero de): 347.
 VELÁZQUEZ (Diego): 423.
 Vendôme (Loir-et-Cher): 217.
 Veneția: 118, 133, 138, 242, 255, 282.
 Vercelli (Italia): 66.
 VERCINGETORIX: 33.
 Verde (cap, Senegal): 30, 268.
 Verdun (Meuse): 73, 77.
 VERGILIU: 51, 207.
 VERONA (Jacopo da): 156.
 Verona (Italia): 46.
 VERRAZZANO (Giovanni da): 213, 214, 347.
 VESCONTE (Pietro): 154, 223, 228.
 VESPASIAN (împărat roman): 34, 234.
 VESPUCCI (Amerigo): 233, 350, 404, 405.
 Vézelay (Yonne): 97, 99, 109, 120, 186.
 Vich (Spania): 123.
 VIDO (Belletto): 261.
 Viena (Austria): 62, 211.
 Vienne (Isère): 99.
 VILLEHARDOUIN (Geoffroy de): 215, 234.
 VINCENT DE BEAUVAIS: 186, 194, 201, 222.
 VINCENTE (Martin): 347.
 Vinland: 83, 90, 231.
 VIRGIL, episcop de Salzburg: 89.
 Vistula (fluviu): 44, 64, 66, 73, 78, 91, 209, 229.
 VIVALDI (Ugolino și Vadino): 315.
 Vix (Côte-d'Or): 64
 VIZINHO (José): 202.
 VLADIMIR CEL MARE, prințul de Kievului: 92.
 Volga (fluviu): 63, 91, 92, 138.
 Vouillé (Vienne): 71.
 Walata (Mauritania): 292.
 WALDSEEMÜLLER (Martin): 217, 405.
 WALLINGFORD (Richard): 199.
 Westfalia (Germania): 73.

- WILFRID (Sfânt): 88.
WILLIAM CUCERITORUL, rege al Angliei: 105.
WILLIBRORD (Sfânt): 88, 89.
WINFRID. V. BONIFACIU (Sfânt).
Worms (Germania): 71, 73.
Würzburg (Germania): 88.
XERXE (rege al Persiei): 24.
Yemen: 63, 74.
Yuan: 128, 145, 158, 162, 210.
ZACCARIA (Benedetto): 285.
ZACUTO (Abraham): 202.
Zagari (Mali): 299.
ZAHARIA, papă: 215.
Zama (Tunisia): 31.
Zambezi (fluviu): 295.
Zara: 261.
ZARCO (João Gonçalves): 323.
Zayton: 142, 143, 159.
ZENO (Rainieri): 276.
ZERA YACOB, împărat al Etiopiei: 308.
ZIANI (Pietro): 249.
ZIROLDI (Giacomo): 321.
ZURARA (Gilianes din): 196, 210.

Vom găsi în această carte tot soiul de oameni iubitori de călătorii, de la infantele Henric Navigatorul, care călătorește atât de puțin, până la neguțatorul Usodimar, care fuge de creditorii săi, de la învățatul ibn-Batuta, care face pe ambasadorul, dar mai cu seamă își satisface setea pentru lumea care poate fi vizitată, până la visătorul Gadifer de la Salle. Deschisă prin marile mișcări de popoare care au modelat Europa, istoria se încheie prin profilurile contrastante ale fiului de țesător genovez care descoperă America fără s-o știe, ale boiernașului portughez care moare în timpul descoperirii sale, ale sclavului malaiez și corsarului spaniol care, unul din Malacca și celălalt din Sevilla, vor fi primii care vor reuși să navigheze în jurul globului și vor realiza astfel unul dintre cele mai vechi visuri ale omului.

Jean FAVIER

